Г. Д. КРАСИНСКИЙ.

НА СОВЕТСКОМ КОРАБЛЕ в Ледовитом океане

ГИДРОГРАФИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ.

ИЗДАНИЕ ЛИТИЗДАТА Н. К. И. Д.
МОСКВА—1925 г.

на стр. 57 и 75 вырезаны иллюстрации.

31.7.65.

Г. Д. КРАСИНСКИЙ.

НА СОВЕТСКОМ КОРАБЛЕ В ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ:

На стр. 48, строка 5 сверху: *напечатано* 1924 году, *следует* 1921 году.
На стр. 71, строка 20 сверху: *напечатано* 1921 году, *следует* 1914 году.

ИЗДАНИЕ ЛИТИЗДАТА Н. К. И. Д.
МОСКВА — 1925 г.

на стр. 57 и 75 вырезаны иллюстрации.

31.7.65.

...здесь срока

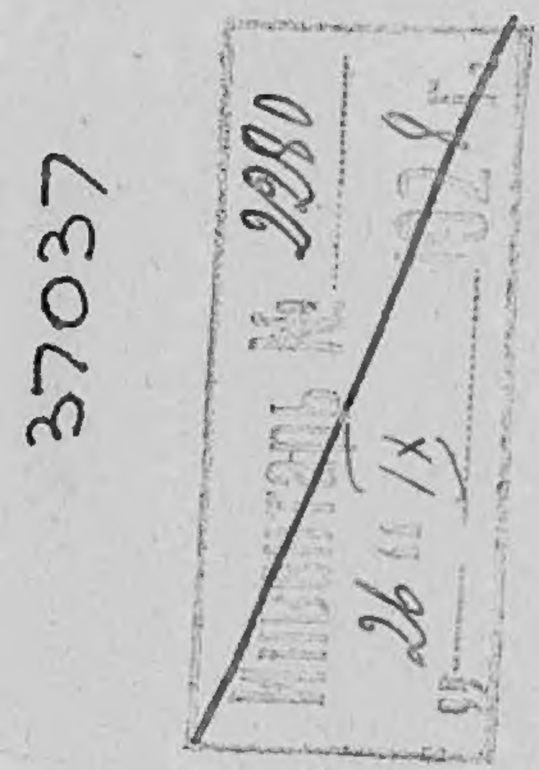
					V

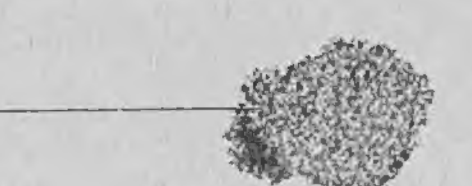
Тип. Военмориздата. Зак. 1453—150000

Г. Д. КРАСИНСКИЙ.

НА СОВЕТСКОМ КОРАБЛЕ В ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ

(ГИДРОГРАФИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
НА ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ).

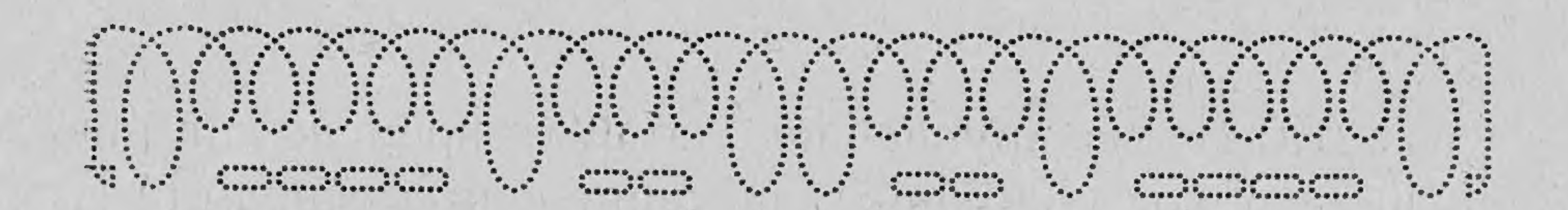




ИЗДАНИЕ ЛИТИЗДАТА Н. К. И. Д.
МОСКВА — 1925 г.

Главлит № 39095. Тир. 4000 экз.

Типография Н. К. И. Д.—Москва, Кузнецкий Мост, д. 15.



I.

Северный Ледовитый океан занимает северную часть земного шара. Он примыкает к северным берегам Европы, Азии и Америки, омывая все северное побережье Советского Союза. Нигде берега советских республик не обладают таким протяжением, как в Ледовитом океане. От северо-восточной оконечности Сибири у Берингова пролива до северо-западных наших Мурманских окраин, на протяжении 6.000 верст,— тянутся воды Северного Ледовитого океана.

Ледовитым океан этот называется потому, что в нем постоянно, никогда не исчезая, существуют льды. Не исчезают льды и в течение короткого, продолжающегося меньше трех месяцев, северного лета. Подвергаясь в это время таянию, они все же продолжают покрывать большую часть океана, потому что количество и толщина льда, образующегося в течение остального времени года, гораздо больше того, что успевает за лето растаять.

Если бы Северный Ледовитый океан представлял собою замкнутое море, вроде Каспийского,—он был бы совершенно загроможден льдами. Но воды Северного океана широкой полосой сливаются с теплыми водами смежного Атлантического океана, куда морскими течениями и выносится значительная часть образующихся на севере льдов. Там льды эти постепенно тают, пока совершенно не исчезают. Однако, до полного своего исчезновения плавающие ледяные глыбы служат постоянной угрозой морским судам, а при столкновении с ними корабли гибнут. Так, в ап-

реле 1912 года крупнейший по тому времени английский пароход „Титаник“, шедший с пассажирами из Англии в Америку, натолкнулся в Атлантическом океане на северную льдину и затонул.

Северный океан называется также *полярным* океаном, потому что расположен он за, так называемым, *полярным кругом* северного полушария.

Для того, чтобы сделать возможным исчисление расстояний между различными пунктами на земной поверхности, принято представлять каждое земное полушарие—как северное (от экватора к северному полюсу), так и южное (от экватора к южному полюсу,—разделенным как бы на девяносто частей, или поясов, равной широты, называемых *градусами земной широты.* Каждый из этих градусов в свою очередь делится условно на шестьдесят равных частей, называемых *минутами.* Исчисление градусов и минут ведется от экватора к полюсам. Минута считается равной одной морской миле, миля—одной и трем четвертям версты. Следовательно, градус земной широты равен 60 милям или 105 верстам.

Полярным кругом условлено называть воображаемый круг, проходящий на каждом полушарии в расстоянии 66 градусов 30 минут (около 7.000 верст) от экватора. Стало быть, от прилегающего полюса полярный круг отстает на 23 градуса 30 минут (2.450 верст). Полярный круг северного полушария именуется *северным полярным кругом,* полярный круг южного полушария—*южным полярным кругом.* Страны, расположенные в полярных широтах, то-есть между северным полярным кругом и северным полюсом и между южным полярным кругом и южным полюсом, именуются *полярными странами.* Северные полярные страны называются также *арктическими странами.* Южные же полярные страны, в отличие от северных,

называются *антарктическими*. Северный Ледовитый океан называется поэтому и *арктическим океаном*.

По состоянию и характеру льдов, степени доступности для мореплавания и степени изученности, омывающий наши полярные берега океан может быть подразделен в общем на четыре части или области.

Первая, европейская часть, образуемая Баренцовым (или Мурманским) морем, расположенным между Мурманским берегом, островами Новой Земли, островами Франц-Иосифа и Шпицбергеном, не бывает покрыта льдами. Те льды, которые в зимнее время здесь встречаются, представляют собой или ледяные поля, вынесенные из восточной части Северного океана, или же ледяные глыбы („горы“), отколовшиеся от горных ледников, образующихся на островах Франц-Иосифа и Шпицбергене. Все эти льды уносятся дальше на запад, в Атлантический океан. Поэтому Баренцово море—не ледяное море. Жизнь его, существующие в нем течения и глубины могли быть подробно изучены.

Вторая, западно-сибирская, область Северного океана, охватывающая западный район Карского моря, между Новой Землей и устьем реки Енисея, бывает в определенное время года (август—сентябрь), часто на большом расстоянии, свободна от льдов. Это обстоятельство дает возможность поддерживать ежегодные рейсы (плавания) морских судов из европейских портов в устья сибирских рек—Оби и Енисея—и обратно (так называемые, *Карские товарообменные экспедиции*). Те же условия способствовали достаточно полному изучению этой части океана.

Третья, средне-сибирская, область океана, между устьями рек Енисея и Лены, охватывающая и район Таймырского полуострова (самая северная часть азиатского материка), представляет собой наименее доступ-

ную часть Ледовитого океана. В истории арктического мореплавания известны лишь пять случаев прохождения морских судов мимо мыса Челюскина (северная оконечность Таймырского полуострова). При этом, в трех случаях корабли вынуждались к зимовкам, то-есть к продолжительным, до следующего лета, стоянкам в более или менее защищенных от движущегося льда местах. В одном случае кораблю с большим трудом удалось продвинуться вперед. И лишь в пятом случае корабль прошел этот путь без особых затруднений. В число указанных судов входят также суда, проходившие у Таймырского полуострова на пути из Баренцова моря в Берингов пролив или обратно. Таких случаев *сквозного перехода* было всего три,— все связаны были с зимовками.

Обследованными отчасти смогли быть лишь восточный район средне-сибирской области океана и прилегающая к остальному побережью узкая водная полоса.

Наконец, четвертая, восточно-сибирская, область океана, от устья реки Лены до мыса Дежнева (крайний северо-восточный выступ азиатского материка), бывает в своей южной, прибрежной, части, в течение полярного лета, доступна для плавания морских судов. Совершаемые между Владивостоком и рекой Колымой пароходные рейсы большей частью оканчиваются успешно, хотя иногда случается, что корабли на обратном пути задерживаются непроходимыми льдами и также вынуждаются к зимовке. Этот район может считаться в известной мере обследованным.

Совершенно почти неисследованными должны считаться огромные пространства арктического океана, лежащие к северу от описываемых областей и оказывающиеся тем недоступнее, чем ближе они расположены к северному полюсу. Лишь одному мореплавателю (Нансену) удалось, двигаясь на корабле вместе со льдами, достичь в одном месте 86-го градуса север-

ной широты. Приближение же другого исследователя (Пири) почти вплотную к северному полюсу не могло, вследствие быстроты его передвижения, дать сколько-нибудь существенных исследовательских результатов. К тому же и достигнутые результаты не могут быть пока проверены.

Сибирские области Ледовитого океана расположены в таких земных широтах, где в течение одной части года солнце светит круглые сутки *(полярный день)*, а в течение другой части года—солнце совершенно не показывается *(полярная ночь)*. Так, на Таймырском полуострове солнце не скрывается за горизонтом в течение почти четырех месяцев (примерно, с середины апреля до середины августа) и не показывается совершенно на горизонте в течение почти трех с половиной месяцев (примерно, с конца октября до середины февраля). Но и с началом солнечных закатов еще не наступает настоящая ночь, точно так же, как с появлением первой солнечной зари на горизонте еще не наступает настоящий день. Как ночь после лета, так и день после зимы лишь постепенно удлиняются. Правильная же смена дня и ночи наступает позже и длится на полярном севере недолго. Этими причинами и объясняются особые климатические условия описываемых районов.

Все мы по опыту знаем, что чем выше солнце на небе, тем сильнее греют его лучи. Самое жаркое солнце—-полуденное. Утреннее же или вечернее летнее солнце, стоящее низко над горизонтом, светит хорошо, но греет мало.

Полярное солнце не подымается высоко над горизонтом. Оно совершает лишь свой дневной круг по небосклону, несколько снижаясь к закату, никогда, однако, не достигая, даже в полдень, той высоты, которую мы наблюдаем в наших широтах. Солнечные лучи, несмотря на длящийся месяцами беспрерывный

день, не в силах оживить суровую полярную природу. Их хватает лишь на то, чтобы растопить снеговой покров, чтобы отчасти растопить образовавшийся за зиму лед, чтобы несколько отогреть верхние слои земной поверхности. Но под аршинным слоем оттаявшей *тундры* (тундрой называются безлесные полярные пространства) продолжает лежать вечная земная мерзлота, а Ледовитый океан никогда не освобождается от вечных льдов, которые лишь ненадолго, и то не каждый год, отходят от берегов Сибири, открывая лишь в немногих местах проход для морских судов.

Ледяной, недоступный Северный океан всегда привлекал к себе наиболее отважных путешественников и исследователей. Стремление раскрыть все, что таит в себе далекий Север, установить границы суши и моря в обширном пространстве между материком и полюсом, выяснить существующие в нем климатические условия, определить глубины полярного моря и господствующие в нем течения, ознакомиться со всем, что живет там на земле и в воде,—вот, что побуждало к смелым и опасным путешествиям.

Не всем удалось достигнуть цели и вернуться. Не один корабль оказался раздавленным льдами. Не мало людей там погибло. Но достигнутые всеми ими результаты принесли человечеству неоценимую пользу, доставив сведения о неизвестных ранее краях, о новооткрытых землях, о доступных и недоступных морских путях, о характере арктической природы, о заложенных на Севере богатствах.

Благодаря неустрашимым русским изыскателям и исследователям, было открыто к северу от берегов Сибири много островов, представляющих владения советских республик. Благодаря им-же был открыт и закреплен ныне за Союзом и остров Врангеля.

II.

Остров Врангеля находится в Северном Ледовитом океане против *Чукотского полуострова,* представляющего выдающуюся в море северо-восточную оконечность азиатского (сибирского) материка. Заселен полуостров *чукчами,* которые являются преобладающей народностью края. Чукчи, живущие оседло на морском побережьи, именуются *береговыми* чукчами. Чукчи, кочующие со своими оленьими стадами внутри полуострова, именуются *оленными* чукчами. На восточном берегу полуострова расположено также несколько селений *эскимосов.*

До настоящего времени учеными еще не выяснено с точностью, какими путями шло заселение полуострова северными народностями. Однако, можно считать установленным, что в старые времена чукчи заселяли площадь более обширную, нежели теперь, что чукотские селенья и кочевья находились и по западную сторону реки Колымы. Эскимосы же жили не только на восточном побережьи, но также и в других частях полуострова. После того, как чукчи были оттеснены русскими завоевателями из Колымского района, они заставили и эскимосов передвинуться к востоку. Часть эскимосов переселилась на американский материк, другие заняли прилегающие острова, и лишь немногие остались жить на самом берегу сибирского материка, у Берингова пролива и моря. Местом, преимущественно заселенным эскимосами, является *Аляска,* представляющая собой полуостров Северной Америки.

Аляска, отделенная от Чукотского полуострова узким Беринговым проливом, была впервые открыта русскими мореплавателями в 1741 году и присоединена к владениям тогдашней России. Впоследствии

царское правительство продало свои аляскинские владения правительству Северо-Американских Соединенных Штатов, получив около 14 миллионов рублей за площадь, равную 1 миллиону 400 тысячам квадратных верст, то-есть около 10 рублей за одну квадратную версту.

Аляскинский полуостров богат залежами каменного угля, железной и медной руды и золота. В прилегающих морях водится много морского зверя и рыбы. Уплаченную за полуостров сумму американцы в тридцать раз уже окупили стоимостью одного лишь добытого там золота. Всего же за пятидесятилетний период владения Аляской вывезено ими всякого добра на сумму до двух миллиардов рублей, т.-е. в сто сорок три раза больше того, что уплачено было за весь полуостров. А ведь богатства Аляски не только не исчерпаны, но во многих местах и не тронуты еще.

Зверем наш Чукотский край богаче Аляски, ископаемые богатства (золото, уголь и другие) у нас как следует не разведывались. Производившиеся же случайно разведки обнаружили их безусловное наличие и на Чукотском полуострове. Вообще, по ряду признаков можно установить, что все, что заложено в недрах одного полуострова, существует и на другом полуострове, а также на прилегающих к последнему островах. Следовательно, все то, что добывается на Аляске, что обнаружено в Чукотском крае, должно также существовать и на острове Врангеля.

Вполне понятно, что в описываемых полярных широтах никакое земледелие невозможно. Береговые жители существуют, главным образом, охотой на морского зверя—*моржа* и *тюленя*. Эти животные отличаются от животных на суше тем, что передние их лапы превращены в плавники, благодаря растягивающейся между пальцами толстой коже. Живут они

в воде, питаясь преимущественно рыбой. Плавают, держа голову над водой; глубоко ныряют. Часто выбираются на лед, чтобы отдохнуть и, в особенности, погреться на солнце. Самки на льду рожают и кормят своих детенышей. До тех пор, пока дети научаются самостоятельно плавать, они в воде помещаются на спине у взрослых, положив им на плечи свои передние лапы.

Моржи на льдине.

Моржи значительно крупнее тюленей. Вес их иногда доходит до 100 пудов. Обладают они парой опущенных вниз клыков. Плавают обычно группами, группами также устраиваются на небольших льдинах, сплошь покрывая их. Держатся или на чистой воде, поблизости от льда, или в полыньях между льдинами. Охотятся на них преимущественно тогда, когда они находятся на льду, так как в воде убитый морж быстро тонет.

Тюлени в тех местах бывают двух пород. Самая крупная и реже других встречаемая порода назы-

вается *лахтаком.* Другая порода, более мелкая, называется *нерпой.* Звери эти редко плавают группами, а большей частью в одиночку. Держатся поближе к берегу. Когда море у берегов начинает затягиваться льдом, нерпа остается жить под ним в воде. Для того же, чтобы обеспечить себе выход на поверхность, она протаивает своим теплым дыханием отверстие во льду, сохраняя таким способом эту продушину в течение всего времени, пока держится лед. В известные промежутки нерпа выбирается из-под льда на поверхность. Этим моментом и пользуются охотники, терпеливо стерегущие у проруби. Подобным же образом охотится на нерпу и белый медведь. Иногда медведь даже устраивает у продушины род снежного вала, за которым скрывается, для того, чтобы нерпа в момент своего появления на поверхности не заметила его и не скрылась обратно под лед.

Мясо морского зверя употребляется жителями в пищу как в вареном, так и в сыром и замороженном виде. Чрезвычайно ценится жир, потому что условия холодного климата создают особую потребность в жирной пище. Нерпичий жир считается даже лакомством. В растопленном виде он или пьется, или примешивается к еде, в качестве изысканной приправы. Любопытно при этом отметить, что чукчи совершенно не употребляют соли. Лишь некоторые из них, вынужденные (при путешествиях с европейцами) к употреблению нашей обыкновенной пищи, мирятся с такой необходимостью. Но часто можно от чукчей услышать жалобы, что, благодаря употреблению соли, ослабело их зрение и обоняние.

Клыки моржа служат для выделки разных предметов обихода. Из них вытачиваются также бусы и другие украшения, очень ходкие среди жителей Аляски. Шкуры моржа со слоем жира на них идут в пищу.

В выделанном же виде они употребляются на обтяжку лодок и для других нужд. Даже внутренности моржа использовываются: из пузыря и кишек шьется непромокаемое платье, одеваемое в дождь поверх одежды.

Шкуры лахтака считаются лучшим материалом для лодок. Они выделываются, сшиваются (вместо ниток чукчи употребляют оленьи жилы, точнее—расщепленные и затем ссученные сухожилья), натягиваются на лодочную раму,—и получается *байдара*, т.-е. легкая кожаная лодка, на которой чукчи и эскимосы плавают по морю и охотятся на морского зверя. Из лахтачьих шкур вырезываются также узкие ремни, употребляемые для ездовой упряжи и для других хозяйственных нужд (в чукотском обиходе ремни часто заменяют гвозди). Эти ремни отличаются тем, что в самые сильные морозы не твердеют и не коробятся.

Выделанные нерпичьи шкуры идут у береговых чукчей для пошивки одежды и непромокаемой летней обуви. Нерпичий жир, как и всякий другой растопленный жир, употребляется для отопления и освещения внутреннего жилья чукчей. Горит он в сосуде, где фитилем служит высушенный мох.

Рыбы северные береговые чукчи не ловят. Весной же и осенью, в виде побочного промысла, бьют они перелетную птицу. Такие птицы, как гуси, утки и другие, каждую весну совершают длинные перелеты с юга куда-то на далекий север (что, кстати говоря, показывает, что на севере существуют еще неизвестные людям земли), где они выводят птенцов, а осенью возвращаются тем же путем обратно. Летают они огромными стаями, довольно низко над землей. Чукчи бьют их особым снарядом, состоящим из пучка тонких ремней, к концам которых привешаны небольшие камни. Такой снаряд, попадая в стаю, увлекает на землю сразу по нескольку птиц. Но непродолжитель-

ность перелета, а также способность чукчей поглощать неимоверно большое количество пищи, делают результаты этой охоты мало заметными в общей сумме потребностей чукотского населения. Поэтому, основным источником их существования является зверобойный промысел. Все то, что добывается этим промыслом и не идет на удовлетворение необходимых собственных нужд, служит для целей товарообмена. Лахтачьи, нерпичьи шкуры и нерпичий жир обмениваются ими у оленных чукчей (о них мы расскажем ниже) на оленьи шкуры и мясо. Моржовые же клыки и нерпичьи шкуры идут в обмен на привозные товары, нужные для промысла и в хозяйстве, как ружья, патроны, утварь, чай, табак и т. д. Клыки находят хороший сбыт в Америке, Японии, где из них выделываются различные костяные вещи. Из нерпичьих шкур во многих местах, в том числе и у нас,

Белые медведи.
На снимке изображены годовалые белые медвежата с острова Врангеля, доставленные автором настоящей книги в Московский Зоологический сад.

шьется верхняя одежда, выделываются дорожные чемоданы, сумки, ранцы и другие предметы.

Для обмена на привозные предметы идут и ценные меха, добываемые чукчами охотой на пушного (то-есть дающего мех—пушнину) зверя. Таким пушным зверем на Чукотском полуострове являются *белый медведь* и *песец.*

Шкура крупного белого медведя с острова Врангеля.

Белый медведь—это, по существу, знакомый нам род медведя, но обладающий белым мехом. От нашего медведя он внешне отличается только более удлиненной головой. Особенностью его является и то, что зимою он не впадает в спячку. Живет белый медведь как на берегу, так и на льду, питаясь преимущественно морским зверем. Иногда подходит к человеческому жилью, привлекаемый запахом съестного. Завидя человека, он обычно убегает и сам не нападает до тех пор, пока не ранен или же не поставлен в безвыходное положение. В прошлые времена у берегов Чукотского полуострова водилось много белых медведей, но теперь они сильно поубавились в числе.

Песец (или полярная лисица) представляет собою род полу-лисицы, полу-собаки, с тонкими ногами и пушистым хвостом. Живет на берегу, хотя иногда

совершает большие переходы и по льду. Кормится полярной полевой мышью-пеструшкой. Обладает пушистым, мягким мехом, который зимой бывает белым, летом же приобретает землисто-серый оттенок. Встречается зимой песец и с голубоватым отливом меха (так называемый, голубой песец), но это бывает сравнительно редко. Ловят песца капканами, приманкой служат мясо и жир.

Кочевье оленных чукчей.

Живущие на восточном берегу Чукотского полуострова чукчи и эскимосы промышляют также и боем *кита*. Но китобойный промысел в этом районе, некогда очень богатый, теперь значительно сократился. Истребляемый охотниками и сильно убывший в числе кит в настоящее время водится, главным образом, севернее Берингова пролива. Охота на него производится американскими китобоями на специально построенных китобойных судах. Не владея подобными судами, местные жители не в состоянии уходить на далекий промысел. Вообще же береговые, в частности восточно-береговые, чукчи и эскимосы хорошо плавают по морю, проходя, часто под парусами, большие пространства на своих утлых байдарах. Только в последнее время у некоторых чукчей и эскимосов

появились вельботы—устойчивые мореходные деревянные шлюпки (лодки), которые приобретаются ими у американских китобоев.

Плавания свои береговые жители совершают не только вдоль побережья, но часто пересекают и Берингов пролив, и нередко наших чукчей можно встретить в различных пунктах Аляскинского побережья. Эскимосы же района залива Провидения (одного из морских заливов Чукотского полуострова) совершают даже путешествия по открытому Берингову морю до острова Лаврентия, отстоящего от них на много верст. По их рассказам, эти походы совершаются ежегодно, с тех пор, как 70 лет тому назад в войне с эскимосами с острова Лаврентия эскимосы Провиденские остались победителями. С того времени между ними установились обязательные браки, заключаемые и поныне. Для этой цели выбирается по возможности тихая погода, когда женихи из Провидения и невесты с Лаврентия совершают эти своеобразные „свадебные путешествия“.

Помимо описанного нами выше зверобойного промысла, которым существуют береговые чукчи, следует остановиться и на оленеводстве, являющемся основным занятием оленных чукчей. Оленные чукчи не живут на одном месте, а кочуют, выбирая места с лучшим подножным кормом для оленей. К морю они со своими табунами выходят летом, стремясь уйти от многочисленных в тундре комаров и мошек, заедающих оленей, к морскому берегу, где свежий и частый ветер отгоняет насекомых.

Все основные потребности оленных чукчей покрываются *оленем*. Мясо его, внутренности и даже кровь идут в пищу. Из шкур его шьется вся чукотская одежда, на шкурах спят, ими же покрывают жилье. Шкуры годовалых оленей (пыжики) и новорожденных

(выпоротки) идут в обмен на нужные товары. На оленях совершаются также все переезды. Оленеводческое хозяйство является вообще чрезвычайно выгодным делом, так как олени никакого особого ухода за собой не требуют. Кормятся они сами тундровым мхом, добывая его также и зимой из-под снега. Владельцу остается только своевременно, по мере того как мох съедается, менять стоянку да охранять оленей от волков. Для табунов опасны лишь заразные заболевания, передающиеся от одного оленя к другому, а также гололедица, то-есть такое время, когда снег после неожиданной оттепели и наступивших затем морозов покрывается ледяной корой, которую молодые олени не в силах продолбить копытом. Заразные болезни, при совершенном отсутствии врачебной (ветеринарной) помощи, губят иногда большую часть оленьего стада. В гололедицу же гибнет весь осенний приплод.

Олени.

Насколько прибыльно может быть оленное хозяйство, при мало-мальски правильной постановке, показывает следующий пример. Лет тридцать пять тому назад американское правительство решило начать разведение оленей на Аляске. С этой целью оно в 1892 году приобрело, в виде опыта, на Чукотском полуострове

170 оленей. Опыт оказался удачным, и в течение последующих 10-ти лет, до 1902 года, оно приобрело и перевезло на Аляску всего 1280 оленей. А еще через 20 лет, то-есть в 1922 году, на Аляске насчитывалось уже около 200 тысяч оленей, помимо которых около 100 тысяч оленей пошло за все время на убой.

Чукчи и чукотские эскимосы живут в *ярангах*, то-есть круглых, кверху съужающихся, шалашах. Основой для шалашей служат или китовые ребра или же *плавник*, т.-е. лесные деревья, росшие где-либо на берегу сибирских рек, смытые половодьем и унесенные в море, а затем уже морем прибитые к побережью. Основа эта обтягивается либо оленьими шкурами, шерстью кверху *(зимние яранги)*, либо выделанными нерпичьими шкурами *(летние яранги)*. Шкуры эти внизу прикрепляются к вбитым в землю колышкам или обкладываются камнями для того, чтобы их не подымало ветром. В некоторых же случаях, шкуры обкладываются и сверху, для прочности, китовыми ребрами. В передней, самой большой, части яранги хранятся припасы, шкуры, промысловая и хозяйственная утварь. В ней также разводится огонь, на котором варится пища и в течение почти всего дня поддерживается горячий чай, до которого чукчи большие охотники. Дым от огня выходит через проделанное наверху отверстие. В задней части яранги находится внутреннее жилье чукчей, представляющее собой четырехугольную палатку различных, в зависимости от численности семьи и достатков владельца, размеров, сверху и с боков наглухо затянутую двойными оленьими шкурами. Дверью служит передняя стенка, падающая тяжелыми складками на землю и подымающаяся для прохода снизу. Внутри палатки горит жировик, о котором мы уже рассказы-

вали, дающий и свет, и тепло. В самые сильные холода внутреннее жилье чукчей бывает настолько согрето, что обитатели его сидят почти совершенно раздетые, но воздух, которым приходится при этом дышать, не отличается особой свежестью.

Вся одежда чукчей шьется из оленьих шкур, причем нательное платье одевается шерстью внутрь, а верхняя одежда—шерстью наружу. В дорогу поверх того часто одевается короткий балахон из плотной фабричной материи, защищающий шерсть от глубоко оседающей снежной пыли.

Так же, как у оленных чукчей для езды впрягаются олени, так у береговых чукчей для езды по снегу применяются *собаки*.

Местные собаки, с длинными и пушистыми хвостами, похожи на волка, лай их тоже напоминает волчий лай. Проводят они круглый год на воздухе, вне всякого помещения. Лишь в крепкий мороз или пургу (сильную мятель) заботливый хозяин впускает собак во внешнюю ярангу. Впрягаются собаки в *нарты*—особо устроенные сани, напоминающие наши деревенские сани, только на много меньше и во много раз легче. Упряжь заключается в прикрепленном впереди к нартам длинном, с рядом петель, ремне, к которому с обеих сторон припрягаются попарно собаки. На собак одевается короткая шлея, охватывающая грудь и плечи. От шлеи отходит короткий ремень, заканчивающийся небольшой костяной или деревянной палочкой, вдевающейся в готовую петлю на упряжном ремне.

Количество собак в упряжке бывает различно, в зависимости от их силы, тяжести груза и т. д. Средним числом считается десять. Передняя пара, а иногда и одна собака, служит вожатой, ведущей всю упряжку в указываемом направлении. Скорость

и бег всей упряжки также зависит от качеств передовых собак. Никаких возжей при езде не применяется. Поворот вправо или влево достигается словами, к которым передовые собаки чутко прислушиваются. Остановка или замедление в езде производится палкой-тормазом, втыкаемой в снег между передними стойками нарты. Собаки чрезвычайно выносливы в езде, пробегая по 100 верст, а иногда и больше, в день, с грузом до 20-ти и даже до 25-ти пудов на нарту. Конечно, скорость езды зависит от состояния пути. В рыхлом снегу нарты оседают и движутся с трудом. Если же снег покрыт слишком тонкой ледяной корой, собаки, продавливая его, получают на ногах резаные раны.

Ездовые собаки на палубе „Кр. Октября".

Чукчи совершают на собаках продолжительные, длинные, на сотни верст, переезды. Несмотря на полное отсутствие каких бы то ни было признаков проложенной дороги, они великолепно находят нужные им направления по пустынным, покрытым снегом,

местностям. Вообще обоняние и зрение у чукчей изумительно развиты. Приносимый ветром дым они чувствуют за несколько миль (морская миля, как указывалось, равна 1¾ версты). Видят они без всяких стекол лучше, нежели мы, пользующиеся увеличительными стеклами (биноклями).

Благодаря чукчам, которые в состоянии были в ясные летние дни, на расстоянии 200 верст, видеть какие-то далекие очертания гор за морем, первые русские изыскатели в Чукотском крае и узнали о существовании острова Врангеля.

III.

Остров Врангеля, называвшийся ранее „землей Врангеля“, расположен в Ледовитом океане, на 71-ом градусе северной широты. Морской путь к острову от выхода из Берингова пролива, у мыса Дежнева, исчисляется в 600 верст.

Появившимся впервые в семнадцатом столетии в Чукотском крае русским людям чукчи рассказывали про некую большую землю, лежащую к северу от полуострова. Первые сведения, доставленные об этой земле в Россию, приписываются сибирскому казаку Михаилу Стадухину, основателю зимовья (селенья) на реке Колыме (теперь называется Нижне-Колымском). В 1644 году Стадухин вышел из Нижне-Колымска на коче (кочами назывались одномачтовые плоскодонные гребные суда, на которых в старину русские поморы и купцы—в том числе еще новгородские купцы при походах в Тазову губу, у устья реки Оби,—плавали по морю) в Ледовитый океан, проплыл на восток около 250 верст, до Чаунской губы на Чукотском полуострове, и тем же путем пришел обратно. Во время своего пребывания среди чукчей, Стадухин слыхал много рассказов про заморскую землю.

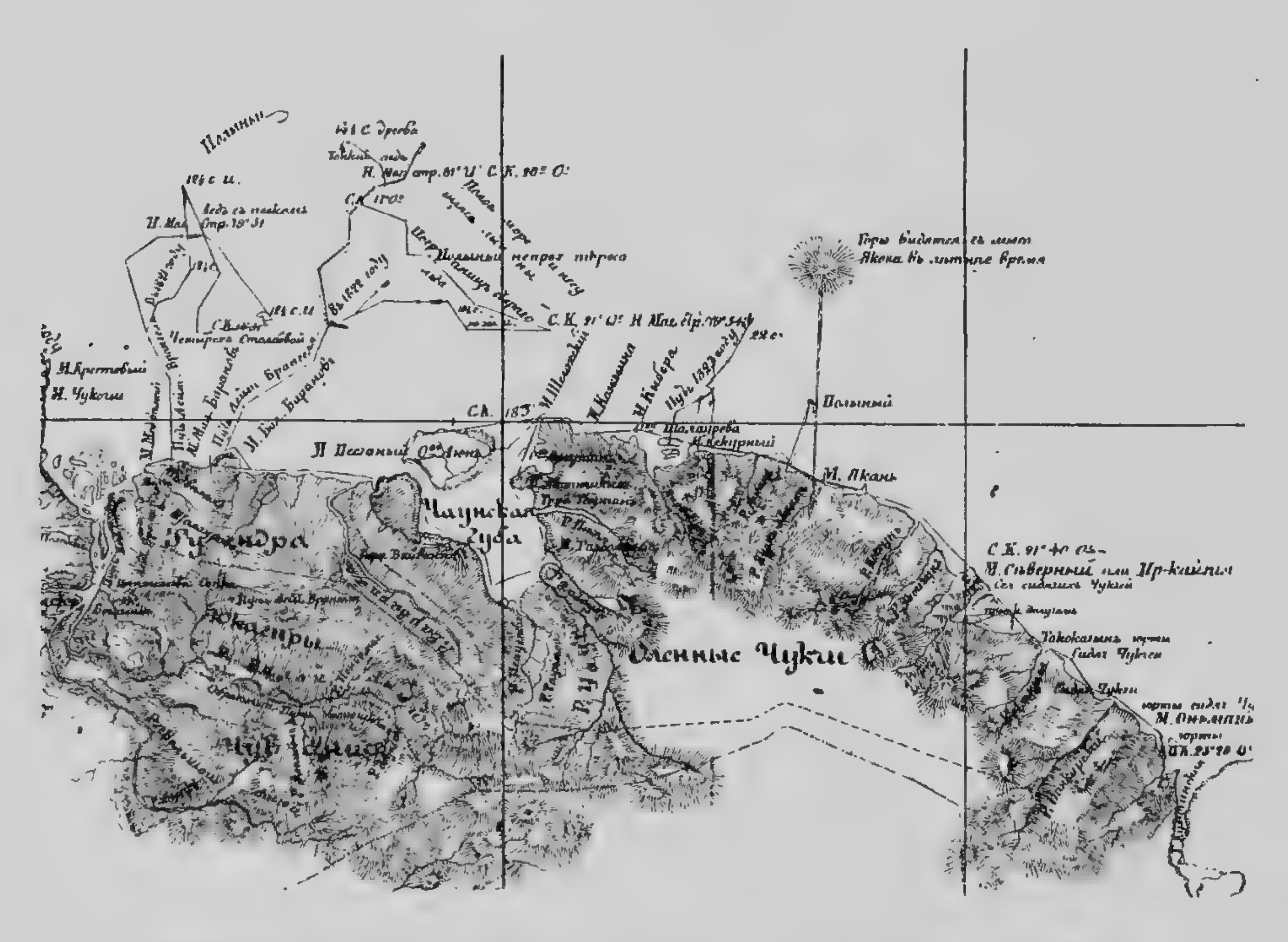
После того предпринимались различные попытки к отысканию этой земли, оканчивавшиеся всегда безрезультатно.

Особую настойчивость проявил в деле выяснения действительного местонахождения таинственной земли лейтенант русского флота Ф. П. Врангель, который в течение четырех лет, с 1820 года по 1823 год, производил на побережьи Ледовитого океана работы научного характера. Будучи в 1823 году в той части Чукотского полуострова, которая всего ближе отстоит от острова, он из расспросов береговых чукчей выяснил, что со скал одного из прибрежных мысов (мыса Якана) в ясные летние дни видны на севере высокие, снегом покрытые, горы, которых зимой, однако, не видно. Чукчи также передавали, что в прежние времена приходили с моря, вероятно с той земли, большие стада оленей, которые истреблялись охотниками и волками, и что больше олени не показываются.

Чтобы проверить эти сообщения, Врангель решил попытаться достичь неизвестной земли по льду. Выехал он на собаках от устья реки Веркон 26 марта 1823 года. Путь его по движущимся, часто пересекавшимся непроходимыми ледяными нагромождениями, ледяным полям представлял чрезвычайные трудности. Продвигался он в течение одиннадцати дней с большими усилиями вперед, пока не оказался перед открытым морем. Пройдя по льду, считая по прямой линии от берега, около 150 верст, Врангель вынужден был повернуть обратно, хотя в это время он был уже не так далек от цели.

Вторая попытка, предпринятая 9-го апреля того-же года Матюшкиным, одним из помощников Врангеля, оказалась еще менее удачной. Пройдя по льду незначительное расстояние и встретив открытую воду, Матюшкин вынужден был вернуться.

Врангель имел намерение в будущем повторить свой поход к острову, но сделать этого не смог, потому что дальнейшие его работы на Чукотском полуострове были прерваны. Однако, заявления, которые ему и его сотрудникам пришлось слышать от всех встречавшихся чукчей, убедили его в том, что земля на севере действительно существует, и он первый нанес эту землю на морскую карту.



Составленная Ф. П. Врангелем в 1823 году карта Чукотского полуострова и прилегающего района Ледовитого океана. Местоположение острова помечено словами „Горы видятся с мыса Якана в летнее время".

С того времени прошло 26 лет, пока в том районе не оказалось английское судно „Геральд", производившее в Ледовитом океане поиски одной погибшей полярной экспедиции (Франклина). 6 августа 1849 года „Геральд" подошел к неизвестному скалистому острову, на котором командир судна, Келлет, поднял англий-

ский флаг, объявив о присоединении его к Великобритании. Самый же островок был назван им островом Геральд.

С вершины острова Геральд Келлет усмотрел на востоке наличие какой-то суши, которая показалась ему состоящей из небольшого острова и расположенной позади него к западу обширной земли с высокими горами, уходящей далеко на север. Землю эту Келлет назвал „землей Келлета“, объявив также и о ее присоединении к Великобритании. На самом же деле Келлетом был замечен остров Врангеля, расположенный верстах в 60-ти к западу от острова Геральд, но заканчивающийся южнее того места, которое было определено Келлетом.

Сведения Келлета относительно протяжения острова Врангеля далеко на север имели отчасти и свои последствия.

Шведский путешественник Адольф Норденшельд, который совершил два удачных плавания (в 1875 году—на парусном судне, а в 1876 году—на небольшом паровом судне) из Швеции, через Баренцово и Карское моря, в устье реки Енисея, предпринял в 1878 году на парусно-паровом судне „Вега“ большое плавание по Ледовитому океану—из Баренцова моря в Берингов пролив. Ему удалось довольно легко пройти вдоль всего сибирского побережья, в том числе мимо Таймырского полуострова, и подойти к Чукотским берегам. Здесь, однако, он был задержан льдом у Колючинской губы, в расстоянии всего 260 верст от пролива, и вынужден был зимовать. В июле следующего, 1879, года Норденшельд продолжал свое плавание и возвратился в Швецию, оказавшись первым человеком, совершившим сквозной переход из Баренцова моря в Берингов пролив (первый из трех упоминавшихся нами случаев).

Долгое отсутствие известий от Норденшельда породило опасения за судьбу „Веги". Поэтому в Америке была снаряжена экспедиция, поставившая своей задачей, помимо оказания помощи Норденшельду, выполнение ряда полярных изысканий. У руководителей экспедиции было даже предположение дойти до северного полюса.

Экспедиция вышла в море в июле 1879 года на корабле „Жаннета". Дойдя до Колючинской губы и получив сведения о Норденшельде, „Жаннета" направилась к северу, где и замерзла во льду у острова Геральд. Командир корабля Де-Лонг, имея в виду сообщенные Келлетом сведения о расположении замеченной тем земли, надеялся быть вынесенным вместе со льдом к этой земле и там зазимовать. Но сведения оказались неточными, и „Жаннетта" была пронесена льдами дальше на запад, *севернее* острова Врангеля. В продолжение одного года и десяти месяцев „Жаннетта" находилась во льдах, при чем в течение почти полутора лет экипажу судна пришлось беспрерывно выкачивать насосами воду, проникавшую через полученную пробоину. В июне 1881 г., находясь у Ново-Сибирских островов, „Жаннетта" была окончательно раздавлена и пошла ко дну. Перебравшиеся на лед участники экспедиции решили направиться к сибирскому материку, к устью реки Лены. После тяжелого перехода по льду, по которому они волокли и свои шлюпки, они вышли к чистой воде и на трех шлюпках двинулись дальше к берегу. Начавшийся шторм (буря) разъединил шлюпки. Одна шлюпка, с одиннадцатью участниками экспедиции, достигла селенья в устьи Лены и была спасена. Вторая шлюпка, на которой находился и Де-Лонг, выбралась к берегу, но до человеческого жилья люди не дошли. Вся эта партия, за исключением двух, отправленных на раз-

ведки, матросов, погибла от голода. Третья шлюпка бесследно исчезла. Из общего состава экспедиции „Жаннетты“ в 33 человека спаслось лишь 13 человек.

Таким образом, открытие Келлета далеко не содействовало выяснению вопроса об истинном местонахождении острова Врангеля.

Ближе других подходил и действительно видел остров Врангеля американский китобой Томас Лонг. На своем судне „Нил“ он в 1867 году прошел вдоль южного берега острова, правильно определив положение юго-восточной и юго-западной его оконечностей. Протяжения острова к северу Лонг, однако, не установил. Исходя из того, что Врангель первый собрал все сведения о местонахождении неизвестной земли, первый же сообщив о ее существовании читающему миру, Лонг назвал обнаруженную им сушу „землею Врангеля“. Сам Лонг на острове не высаживался, но в том же году, который в отношении льдов был чрезвычайно благоприятным, мимо острова прошли и другие китобои (Крайнор, Томсон, Вильямсон), подтвердившие сообщенное Лонгом.

Достигнут остров Врангеля был впервые в 1881 году американскими судами „Корвин“ и „Роджерс“, находившимися в Ледовитом океане в поисках погибшей „Жаннетты“.

„Корвин“ подошел к острову первым, на пути от острова Геральд. 12-го августа 1881 года командир корабля—Гупер—высадился на восточном берегу острова, подняв американский флаг. Обследований он не производил. „Роджерс“ подошел к острову несколько позже, простояв в течение 19-ти дней на якоре в бухте, названной по имени корабля „бухтой Роджерса“. Различными судовыми партиями было предпринято ознакомление с островом, при чем одной из них на шлюпке удалось обойти почти вокруг всего

острова. Ими была также составлена карта острова, хотя весьма приблизительная. По предложению капитана Берри, командира „Роджерса“, за островом было сохранено имя Врангеля. С тех пор он стал называться не „землею Врангеля“, а „островом Врангеля“.

После того, в течение 30-ти лет, к острову Врангеля никто не подходил, и лишь в 1911 году он был посещен русским гидрографическим судном „Вайгач“.

Гидрографическими морскими судами называются суда, занятые изучением морских путей, с целью содействия мореплаванию. Задачи их сводятся: к описи морских берегов, т.-е. к установлению береговой линии, ее выступов и излучин, с нанесением их на карту; к промерным работам, т.-е. к установлению морских глубин, с нанесением их на карту; к изучению морского дна, т.-е. к выяснению того, каменистое ли это дно, песчанистое или илистое; к установлению астрономическим путем, т.-е. путем наблюдения за небесными светилами, истинного положения различных пунктов морского побережья, установкой на этих пунктах особых знаков, которые давали бы мореплавателям возможность проверять правильность их пути; к ограждению опасных для мореплавания мест, путем нанесения их на морские карты, устройством маяков, ограждений и т. п.; к выяснению климатических условий различных морских районов; к выбору мест, наиболее удобных для якорных стоянок судов, и т. д.

В восточно-сибирской области Ледовитого океана гидрографические исследования производились судами „Вайгач“ и „Таймыр“, в течение четырех лет, с 1910 до 1913 года. Ежегодно суда эти выходили летом из Владивостока, выполняли в океане намеченные работы и осенью возвращались во Владивосток. В плавание 1913 года ими был открыт ряд новых остро-

вов в Ледовитом океане, в том числе большой остров к северу от мыса Челюскина, точные размеры которого до настоящего времени остаются невыясненными.

В 1914 году „Вайгач“ и „Таймыр“ вышли из Владивостока с намерением повторить путь Норденшельда в обратном направлении, т.-е. пройти Ледовитым океаном от Берингова пролива до Баренцова моря. Однако, несмотря на то, что суда эти были ледокольными судами, имевшими силу пробиваться и во льду (правда, не в толстом и не в сплоченном льду), они все же были задержаны у Таймырского полуострова. Получив ряд повреждений и пробоин при попытке продвинуться дальше к западу, „Вайгач“ и „Таймыр“ оказались вынужденными зиму 1914—1915 года провести на стоянке юго-западнее мыса Челюскина, и лишь осенью 1915 года смогли они двинуться дальше к Архангельску.

Знак на астрономическом пункте, установленный на острове Врангеля в 1924 году.

Поход „Вайгача“ и „Таймыра“ был вторым случаем сквозного перехода вдоль северного побережья сибирского материка. Командовал этими судами с 1913 по 1915 год капитан Б. А. Вилькицкий.

Посещение острова Врангеля „Вайгачем“ про-

изошло в 1911 году, когда окружающее море было свободно от льда. „Вайгач“ подошел к юго-западному мысу Томаса, произвел там астрономические наблюдения и установил железный знак, вышиной в 5 саженей. От мыса Томаса он прошел вдоль западного, северного и отчасти восточного берега острова, сделав по пути ряд промеров.

В следующий раз „Вайгач“, а за ним и „Таймыр“ пытались подойти к острову Врангеля в 1914 году. Предпринимавшиеся ими попытки были вызваны обращением канадского правительства к тогдашнему российскому правительству с просьбой об оказании помощи находившимся в то время на острове участникам канадской полярной экспедиции.

Экспедиция эта, организованная в 1913 году канадским полярным исследователем Вильялмуром Стефансоном, имела целью обследование арктических районов, лежащих к северу от американского материка, а также присоединение к Канаде вновь открытых земель. Экспедиция пользовалась поддержкой канадского правительства. Одно из входивших в состав экспедиции судов—паровая китобойная шхуна (барка) „Карлук“—было затерто льдом у американских берегов и унесено в море. При дальнейшем движении со льдами на запад, „Карлук“ был в январе 1924 года раздавлен в расстоянии, примерно, 100 верст к северу от острова Геральд. Попытка экипажа добраться до острова Геральд окончилась неудачей. Четыре человека при этом погибло. Остальные участники добрались 12-го марта 1914 года до острова Врангеля, за исключением группы в 4 человека, решившей перейти по льду к сибирскому берегу и тоже погибшей. Капитану „Карлука“—Бартлету—удалось на собаках перебраться на Чукотский полуостров и дать знать о случившемся.

Дважды „Вайгач“ и „Таймыр“ пробовали в 1914 году подойти к острову Врангеля. В первый раз, 1—5 августа, „Вайгач“ был затерт льдом в расстоянии всего 30 верст к юго-востоку от острова, не будучи в состоянии двигаться дальше. Винт у „Вайгача“ оказался прижатым подводной частью крупной льдины, и для освобождения его прибегали к взрыванию льда и к отпиливанию его при помощи водолазов. Подошедший на помощь „Таймыр“ был задержан льдом еще в большом расстоянии от цели. Видя совершенную невозможность подхода к острову, корабли должны были отказаться от своего намерения.

Во второй раз „Вайгач“ и „Таймыр“ пробовали подойти к острову с юго-западной стороны, 10—12 августа того же года, но это оказалось еще менее достижимым.

Предпринимавшиеся одновременно и американским судном „Медведь“ попытки подойти к острову окончились также безуспешно. В течение более полутора месяцев „Медведь“ пробирался во льдах, дважды уходил он в Ном (Ном—небольшой городок на Аляске) снабжаться углем, но к острову подойти во время не смог. Сняты же были люди с острова в сентябре 1924 года одной промысловой шхуной. Среди них насчитывалось еще три жертвы: один застрелился, а двое умерли от цынги (цынга—преимущественно полярная болезнь, связанная с плохим питанием).

Таким образом, к описываемому нами времени, т.-е. к концу 1914 года, с островом Врангеля дело обстояло так: нанесен он на карту впервые русским моряком, замечен он впервые издали английским моряком, посещен впервые американским моряком; расположен он на западной, русской, стороне границы России и Северо-Американских Соединенных Штатов, прилегает к сибирским, русским, берегам. Не было

поэтому и сомнений в том, что остров является частью владений тогдашней России. Наконец, в октябре 1916 г. бывшее министерство иностранных дел обратилось к различным иностранным, в том числе и к английскому и американскому, правительствам с извещением, в котором, одновременно с сообщением о новооткрытых в Ледовитом океане островах, содержится подтверждение принадлежности к России всех островов, лежащих к северу от сибирских берегов, в том числе и особо упомянутого острова Врангеля. Ни одно иностранное правительство против этого утверждения не возражало, и вопрос о принадлежности острова никаких сомнений не возбуждал.

Но наступила революция в России, а затем и вооруженное вмешательство иностранных правительств во внутренние дела нашей страны. Стало выявляться стремление некоторых иностранных государств захватническим путем овладеть всем, что у нас „плохо лежит“.

Отдаленный, в Ледовитом океане находящийся, остров Врангеля также привлек к себе внимание иностранцев. В сентябре 1921 года всему миру было объявлено, что остров Врангеля является „новым владением короля Георга“ (английского короля), т.-е. что остров Врангеля присоединяется к владениям Великобритании. Объявление это было сделано высадившейся 15 сентября 1921 года на острове Врангеля партией, в составе 4-х человек, во главе с канадцем Алланом Кроуфордом. Направлены они были на остров тем же Стефансоном, который при этом, несомненно, пользовался чьей-то поддержкой. О действительных целях, преследуемых этой четверкой, не говорилось, указывалось только, что они предполагают лишь заняться научными изысканиями. Но, судя по тому, что первым их делом, по высадке на остров, явился подъ-

ем британского флага и объявление о присоединении острова к Великобритании, цели эти сводились к тому, чтобы занять остров, обследовать, подготовить его к дальнейшему заселению и тем самым к закреплению его за Канадой, т.-е. за Великобританией.

Запрошенное по поводу всей этой истории канадское правительство заявило, что ему о действиях Стефансоновского отряда (т.-е. Кроуфорда и его спутников) „известно“. В переводе на обыкновенную человеческую речь это заявление должно было быть понято так, что, не возражая по существу против присоединения острова к Канаде, правительство Канады не считает пока удобным действия Стефансона открыто поддержать. Великобританское же правительство, в ответ на протест Народного Комиссариата по Иностранным Делам, заявило 6-го августа 1923 года, что, не касаясь вопроса о принадлежности острова Врангеля, оно настаивает на том, чтобы советское правительство не препятствовало высадке еще одной партии, направлявшейся на остров в 1923 году. Ответ английского правительства, следовательно, мало чем отличался от заявления канадского правительства.

Вторая партия, снаряженная также Стефансоном, высадилась на острове Врангеля 20 августа 1923 года и обнаружила, что из всех людей, доставленных туда в 1921 году, в живых осталась лишь одна эскимоска, которая выполняла в экспедиции обязанности поварихи и швеи. Кроме нее, там же находился в спальном мешке (мешок, обычно из оленьих шкур, употребляемый полярными путешественниками для спанья) труп умершего от цынги Л. Найта, одного из участников партии Кроуфорда. Из объяснений эскимоски выяснилось, что продовольствия у экспедици было недостаточно, потому что охотой, за отсутствием лодки, они добывали мало. Ждали они осенью 1922 года

прихода судна, которое должно было сменить или доснабдить их, но не дождались, и поэтому двое из них (в том числе и Найт) в декабре 1922 года направились к сибирскому материку. Через две недели ушедшие, однако, вернулись, а вслед затем Найт заболел. Трое остальных вышли по направлению материка в конце января 1923 года, но до материка не дошли и, следовательно, также погибли.

Могила Л. Найта на острове Врангеля.

IV.

Таково было положение вещей с островом Врангеля летом прошлого 1924 года, когда готовилась к выходу в море из Владивостока гидрографическая экспедиция Дальнего Востока.

Всеми гидрографическими исследованиями на различных морских путях Советского Союза руководит Главное Гидрографическое Управление Исследованиями по отдельным морям руководят соответствующие Управления, которые существуют в Балтийском море, в Мурманском и Белом морях, в Черном и Азовском морях, в Каспийском море, в Сибири, а также на Дальнем Востоке. Для выполнения же

гидрографических работ на морях, Управления эти снаряжают особые экспедиции.

Снаряженная прошлым летом гидрографическая экспедиция Дальнего Востока имела в виду выполнение ряда описных и промерных работ у берегов Сибири и прилегающих островов, а также обязательный подход к острову Врангеля. Помимо обычных для гидрографии исследований, которые должны были быть выполнены у берегов острова, представлялось также необходимым выяснить, что делается на нем, занят ли он кем-нибудь и т. д. В первую голову имелось в виду дойти до острова Врангеля и уже на обратном пути оттуда заняться работами у сибирских берегов.

Экспедиция отправилась в плавание из Владивостока 20-го июля 1924 года на ледокольном корабле „Красный Октябрь“. Путь ее на север лежал вначале по Японскому морю, затем через пролив Лапируза, отделяющий остров Сахалин от японских островов, и дальше по Охотскому морю—к Камчатскому полуострову, где „Красный Октябрь“ имел первую остановку в порту города Петропавловска, главного города Камчатской губернии.

В Петропавловск мы пришли 26-го июля и, нагрузившись углем и пресной водой, вышли дальше 29-го июля. Пройдя Беринговым морем, „Красный Октябрь“ вошел 3-го августа в залив Провидения на Чукотском полуострове. В этом месте он должен был снабдиться всем необходимым на весь остальной путь до острова Врангеля и обратно.

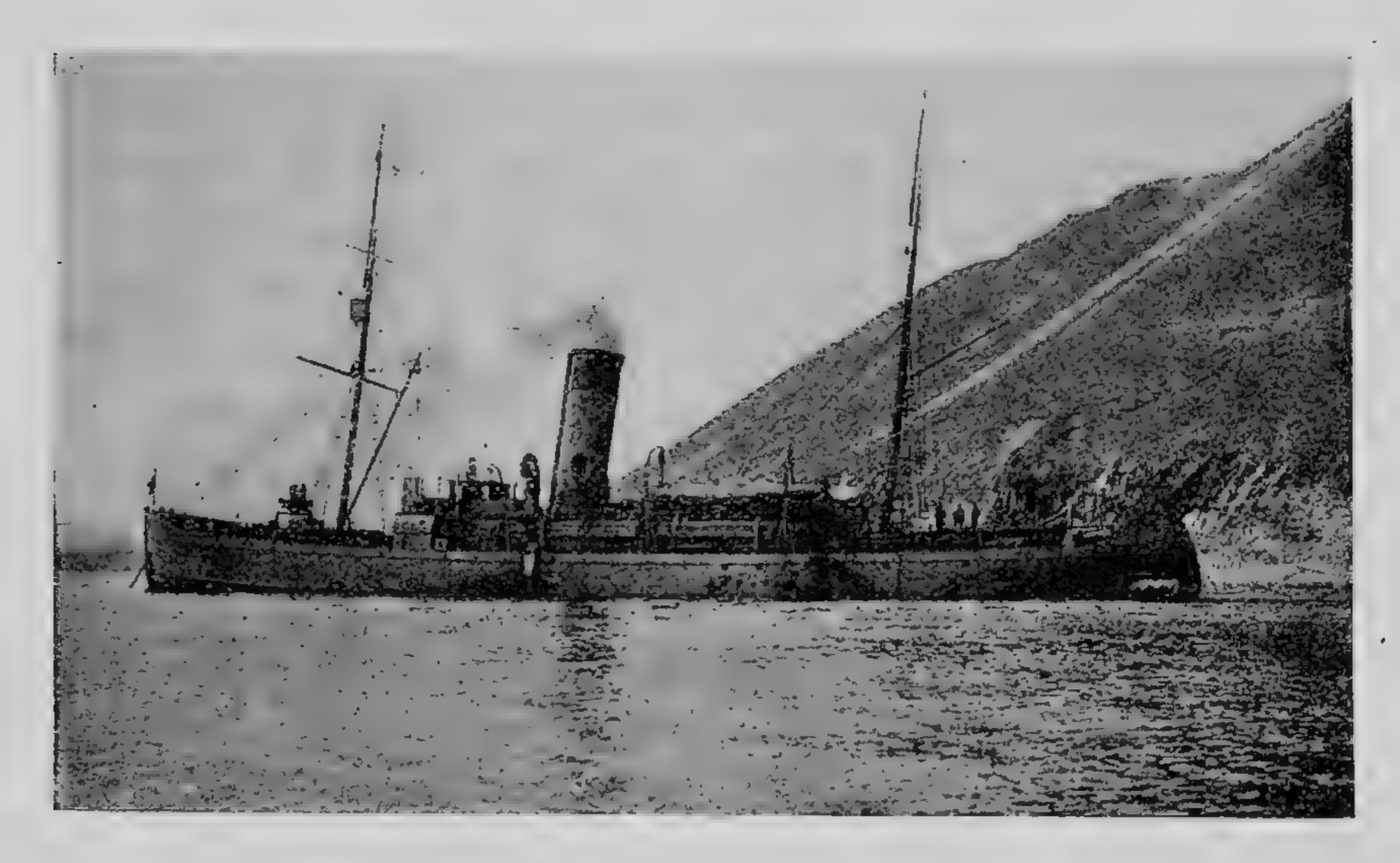
Ледокольное судно, представляя самый крепкий вид корабля для продвижения во льдах, имеет, с другой стороны, и ряд недостатков при продолжительном плавании в море. Особые качества ледокольного корабля заключаются в том, что, взбираясь носом на лед

и выдвигаясь таким образом, иногда на треть корпуса, вперед, он тяжестью своей продавливает лед и, подминая отколовшиеся льдины под себя, в состоянии двигаться дальше. Для этого подводная часть такого корабля строится не обыкновенным образом, т.-е. не с съужающимися боками и плоским дном, а полукругло, вроде яйца. Носовая его часть не острая, а приподнятая и покатая. Корабельная обшивка делается из особо крепких и толстых железных листов, в частности та часть обшивки (так называемый ледяной пояс), которая приходится на поверхности воды и, стало быть, в месте соприкосновения со льдом. Машина корабля должна обладать особой силой для того, чтобы надвигать корабль на лед или продвигать его между отдельными льдинами.

Недостаток ледокола заключается в том, что, развивая большую силу в работе, машина одновременно требует много пара, для выработки которого в корабельных котлах приходится сжигать в котловых топках много угля. В то же время ледокольные суда строятся обычно для работы на близких расстояниях, поэтому их помещения для угля (угольные ямы) бывают рассчитаны лишь на обычную потребность котлов. „Красный Октябрь“ при работе на 3-х котлах (всего у него 4 котла, из которых один котел оставался в запасе), расходовал, при скорости хода в 17 верст в час, до 32 тонн (1984 пуда) в сутки, а при работе во льду—35 тонн (2.170 пудов) в сутки. В то же время угольные ямы его вмещают всего 300 тонн (18.600 пудов). Следовательно, обычных угольных запасов могло хватить у него лишь на 8-ми дневный поход (не считая, конечно, стоянок). Между тем, поход к острову Врангеля и обратно, при наличии льдов, должен был продолжаться дольше, и снабжение экспедиции достаточным количеством топлива представлялось

поэтому особенно важным. С этой целью в залив Провидения было предварительно доставлено для нужд экспедиции 700 тонн (43.400 пудов) угля. Помимо ям, уголь грузился и на палубу корабля, на которой устроены были специальные выгородки. Занята была также и часть грузовых помещений (трюмов).

Таким путем, угольные запасы на „Красном Октябре“, к моменту выхода из Провидения, были доведены до 560 тонн (34.720 пудов). Пресной воды,



„Кр. Октябрь“, нагруженный углем, принимает воду из горного ручья, в заливе Провидения.

которая нужна как в пищу, так и для питания котлов, был взят также полный запас. Вода бралась из горного ручья, образуемого тающим в горах снегом. Были устроены деревянные желоба, из которых вода стекала по особым рукавам (шлангам) в корабельные водовместилища (цистерны).

Особого внимания потребовало и остальное снабжение экспедиции, так как приходилось считаться с возможностью вынужденной зимовки в Ледовитом океане. Поэтому еще во Владивостоке было запасено

продовольствия на 14 месяцев. Была еще заготовлена и меховая одежда для всех участников экспедиции. Кроме того, в Провидении было принято немного теплой одежды, шитой из оленьих шкур.

Вышли мы из Провидения 9-го августа. На следующий день остановились ненадолго на якоре в заливе Лаврентия (залив на Чукотском полуострове, в 250 верстах к северу от Провидения), где приняли на борт троих чукчей, а также 24 ездовые собаки с двумя нартами. Чукчи были приняты для ухода и езды на собаках и для изготовления всякой одежды, которая могла бы потребоваться при санных поездках.

В тот же день, 10-го августа, двинулись дальше и, пройдя Берингов пролив, вошли в Северный Ледовитый океан. В течение двух дней, до 12-го августа, шли по свободной от льда воде, держа путь к востоку от острова Геральд. Такое направление пути корабля (курс корабля) основывалось на изучении условий плавания других судов в этом районе, по которым выходило, что от берегов Аляски в направлении к острову Геральд проходит теплое морское течение, несколько задерживающее напор движущихся с запада льдов, если, конечно, этот напор не обладает большой силой. И действительно, первые два дня в Ледовитом океане корабль беспрепятственно шел на север, нигде не встречая льдов. Около полудня 12-го августа, в расстоянии, примерно, 80 миль (140 верст) от юго-восточной оконечности острова Врангеля—мыса Гаваи - был взят прямой курс на этот мыс, и через пару часов мы вошли в лед.

Вначале разбитый, состоявший из отдельных, хотя и крепких льдин, лед этот, по мере нашего продвижения, сгущался. Продвигались мы в нем до вечера 12-го и утром 13-го августа, когда окруженные со всех сторон ледяными полями, без заметных полыней, мы вынуждены были остановиться.

В течение трех дней корабль оставался сжатым льдами, двигаясь вместе с ними в различных направлениях, т.-е. *дрейфуя* со льдами (дрейфом называется безвольное движение корабля или движение льда, по течению или по ветру).

Льды в Ледовитом океане не представляют собой неподвижного поля. Они находятся в постоянном

Первый лед, встреченный „Кр. Октябрем“ в Ледовитом океане.

движении. Мы уже сказали выше, что значительная часть арктических льдов ежегодно выносится в Атлантический океан. Очевидно, имеются в Ледовитом океане такие силы, которые двигают эти льды. Силы эти составляют существующие в океане *течения*, т.-е. движения отдельных слоев воды по определенным направлениям.

Течения в Ледовитом океане не изучены полностью. Различными мореплавателями было, правда, замечено, что из Берингова пролива направляются в океан три течения—на север, на северо-восток и на северо-запад,—но ни границы этих течений, ни их протяжение до сих пор не установлены. Точно так же, на

примере движения со льдами некоторых судов в Карском море, можно судить о существующем в этом море течении к северу, но и здесь явление это остается неизученным. Однако, одно общее направление льдов в северных областях Ледовитого океана—дрейф с востока на запад—представляется несомненным. Доказывалось оно и приносимым к берегам Гренландии (Гренландия—большая северная земля, расположенная между европейским и американским материками) сибирским лесом-плавником, и обнаруженными у тех же берегов предметами, употребляемыми аляскинскими эскимосами,—следовательно, принесенными к Гренландии тем льдом, который раньше находился у берегов Аляски. Доказывался этот дрейф остатками погибшей „Жаннетты“, также вынесенными к гренландским берегам. Наконец, существование постоянного, с востока на запад, течения в Ледовитом океане самым блестящим образом доказано тридцать лет тому назад норвежцем Фритиофом Нансеном (известным у нас еще по тому участию, которое он принимал в деле оказания помощи голодающим в 1922 году):

Нансен на своем деревянном судне „Фрам“ прошел в 1893 году из Норвегии через Карское море, мимо Таймырского полуострова, к Ново-Сибирским островам (это был третий из числа упоминавшихся нами в 1-й главе пяти случаев прохода судов мимо Таймырского полуострова; о двух других—о Норденшельде на „Веге“ и Вилькицком на „Вайгаче“ и „Таймыре“ мы уже рассказывали). В сентябре 1893 г., находясь у Ново-Сибирских островов, на высоте 77 градусов, Нансен вошел в лед, с которым „Фрам“ дрейфовал до августа 1896 года, пока севернее островов Шпицбергена он не освободился из льда и возвратился в Норвегию.

Дрейф Нансена был первым случаем осуществленного добровольного решения человека совершить арктическое плавание, сознательно отдавшись на волю льдов. Нансен этим, однако, не ограничился. В 1895 г. он, вместе с другим участником экспедиции—Иогансеном—оставил корабль и направился на лыжах по пути к северному полюсу. Задержанные непроходимыми льдами, путники с большими трудностями выбрались на северные острова Франц-Иосифа, где провели зиму. Дальнейшее их движение на юг, связанное с

„Кр. Октябрь“ во льдах.

рядом опасных приключений и невзгод, привело их, наконец, к месту стоянки одной английской экспедиции на островах Франц-Иосифа, откуда они прибыли в Норвегию незадолго до возвращения „Фрама“.

Таким образом, наличие определенного и неизменного течения в северных областях Ледовитого океана установлено. Нансен объясняет это течение влиянием пресных вод сибирских многоводных рек, вливающихся в Северный океан и направляющихся на запад, в тепловодный Атлантический океан. С объяснением Нансена соглашается и виднейший наш ученый

моревед Ю. М. Шокальский, который одновременно считает, что движению льдов на запад способствуют ветры, имеющее в северном полярном районе преобладающее направление с востока на запад.

То же, в общем, направление льдов в областях, лежащих к востоку от пути „Фрама“, подтверждают дрейфы „Карлука“ и „Жаннетты“, о которых мы уже рассказывали. „Карлук“ был зажат льдом у американских берегов, вынесен с ним на запад и севернее острова Геральд был раздавлен. „Жаннетту“ затерло льдами севернее острова Геральд и вынесло дальше на северо-запад, где она была раздавлена у Ново-Сибирских островов. Таким образом, дрейф „Жаннетты“ представлял как бы продолжение дрейфа „Карлука“, а дрейф „Фрама“ являлся как бы продолжением дрейфа „Жаннетта“. Дрейф „Жаннеты“ в последние годы повторен шхуной „Моод“—судном другого норвежского исследователя, Роальда Амундсена.

Амундсен, который является первым человеком, достигшим в конце 1911 года южного полюса, отправился в 1918 году из Норвегии через Карское море в Ледовитый океан с намерением пройти вместе с дрейфующими льдами через северный полюс. Имея в виду дрейф Нансена, достигшего лишь 86-го градуса северной широты, Амундсен решил залечь в дрейф севернее того места, где замерз „Фрам“, с тем, чтобы проделать путь Нансена, но значительно севернее, и таким образом пройти через полюс. У Таймырского полуострова „Моод“ был в 1918 году задержан льдами и вынужден был зимовать (это был четвертый случай—из пяти упоминавшихся нами случаев — прохождения мимо Таймырского полуострова). В 1919 г. Амундсен прошел дальше на восток. Севернее Ново-Сибирских островов он вошел в лед, предполагая остаться в нем, но оказалось, что его дрейфует в об-

щем направлении на юг. Он поэтому выбрался из льда и прошел к Аляске (это был третий и последний случай сквозного перехода из Баренцова моря в Берингов пролив). После еще одной неудачной попытки залечь в дрейф в нужном месте „Моод“ (уже без Амундсена) в последний раз отправился в дрейф в 1922 году от северо-западного берега американского материка (от мыса Надежды). Судя по имеющимся отрывочным данным, „Моод“ замерз во льду в августе 1922 года, в районе острова Геральд. К концу того же года он дрейфовал к северу от острова Геральд, на 73 градусе северной широты. Осенью прошлого 1924 года он находился в районе гибели „Жаннеты“, у Ново-Сибирских островов.

Для наших читателей небезынтересно будет знать, что в составе экспедиции на „Моод“ машинистом и радио-телеграфистом состоит Алонкин, русский радиотелеграфист с нашей полярной радио-станции в Югорском Шаре (южный пролив между Баренцовым и Карским морем). К Амундсену Алонкин присоединился в 1918 году, во время прохождения „Моод“ Югорским Шаром.

На примере дрейфа „Моод“ у Ново-Сибирских островов в 1919 году, мы видим некоторую изменчивость течений в южной половине Ледовитого океана. Это сказалось также и на дрейфе „Красного Октября“ во время его стоянки во льдах 13 — 15 августа минувшего года. В первый день нами наблюдался дрейф на северо-запад, а в следующие два дня — нас дрейфовало на юго-восток и на юго-запад, в направлении, отдалявшем от острова Врангеля.

Наше нахождение в дрейфе объяснялось тем, что мы считали, во-первых, желательным таким путем выяснить направление движущихся льдов в районе острова, а во-вторых, мы не стремились выбиваться

из льда, ожидая пока он сам раздастся, ибо характер зимних и летних льдов в южной половине океана совершенно различен. Зимою льды представляют собою огромные, скованные морозом, дрейфующие площади. Весенними штормами эти площади разбиваются на ряд отдельных льдин. Летом продвижение в таком льду, благодаря большому количеству полыней (разводьев), вполне возможно. Но бывает все же, что продолжительный, дующий в одном направ-

Характер льдов, с которыми дрейфовал „Кр. Октябрь".

лении ветер—в том случае, если количество льдов в данном районе значительно—сжимает отдельные льдины, образуя плотные скопления, непроходимые для судов. В такой обстановке приходится выжидать, пока перемена ветра или затишье (штиль) дадут возможность льдинам снова разжаться.

На последнюю возможность, т.-е. на разжатие льдов, мы и рассчитывали, хотя была и третья причина нашей остановки во льдах. Заключалась она в том, что у нас не было еще необходимого опыта для работы в тяжелых полярных льдах. Трудно было

в первое время определить, какая часть льда легче поддастся нажиму ледокола и какой лед задержит его. Не было также вначале и знакомства с ледокольной силой корабля, Поэтому в работе во льду 12-го и 13-го августа слабо пользовались силой машины, давая кораблю только малые хода, в то время, как средними и полными ходами продвижение во льду шло бы значительно легче. Кроме того, не совсем удачным оказался и взятый 12-го августа курс. Вместо того, чтобы подходить к острову Врангеля прямым направлением, имея основания рассчитывать на значительное скопление льдов с южной и юго-восточной стороны острова, представлялось более выгодным продолжать идти по чистой воде до острова Геральд и оттуда уже продвигаться к восточному берегу острова Врангеля. Вполне понятно, что при наличии северо-западного ветра и соответствующего дрейфа ледяных площадей, задерживавшихся на востоке теплым течением и раздававшихся поэтому к южному и юго-восточному берегу острова, льды под восточным берегом, особенно у северной части восточного берега, должны были обладать большей преодолимостью. В пользу последнего вывода говорили также и данные о подходах других судов к острову Врангеля. Обычно путь их к острову лежал от острова Геральд на запад.

Убедившись к утру 16-го августа в том, что расчет на естественную раздвижку льдов не оправдывается, мы решили из льда выбраться с тем, чтобы, обойдя по чистой воде вдоль края занятой льдом площади (вдоль кромки льда), выяснить наиболее доступный, приближающий к острову, путь.

Большую половину дня 16-го августа мы из льда пробирались в обратном направлении. Постепенно лед становился реже. Выйдя на чистую воду, пошли

вдоль кромки на юг и на юго-запад. Обнаружив, что в западном направлении доступного пути к острову не имеется, повернули на север. К вечеру погоду разъяснило, и мы на северо-западе впервые увидели далекие горы острова Врангеля.

С утра 17-го августа мы продолжали идти по чистой воде, вдоль кромки на север. В полдень мы

Остров Геральд, каким он виден был в стороне от пути „Кр. Октября" 17 августа 1924 года.

снова вошли в лед, с решением обязательно пробиться к северо-восточному краю острова. Ежели бы, однако, последнее не удалось, мы должны были, во всяком случае, подойти к острову Геральд, вокруг которого скопление льдов было незначительно. На Геральд имелось в виду высадить небольшую партию людей, которые зимой, по льду, должны были бы перебраться на остров Врангеля для выполнения поставленных экспедицией основных задач, если б экспедиция в целом выполнить их не смогла.

В состав намеченной партии имели войти: опытный моряк Щербаков, затем находившийся в составе

экспедиции, раньше свыше десяти лет промышлявший на Чукотском полуострове, Караев, чукча Ольчхургун, а также пишущий эти строки,—всего четыре человека. С нами должны были остаться и собаки. Мы, разумеется, отдавали себе отчет в том, что проживание на маленьком, скалистом, необитаемом островке связано с рядом тяжелых последствий. Мы понимали также, что переход по льду на остров Врангеля потребует чрезвычайных усилий, что он может закончиться так же, как закончилась попытка первой партии с „Карлука“ высадиться на остров Геральд. Но одновременно у тех из нас, которые всего сильнее чувствовали ответственность за исход экспедиции, не могло быть сомнений в том, что то дело, ради которого экспедиция должна была, главным образом, подойти к острову Врангеля—дело закрепления острова за советской Россией—должно быть выполнено во что бы то ни стало. И, конечно, не могло быть и речи о возвращении нашем домой без крайней попытки выполнить принятые на себя задачи, хотя бы силами нескольких человек.

Лед, в котором со второй половины дня 17-го августа продвигался наш корабль, все сгущался. Состоял он из обломков ледяных полей и из отдельных многолетних льдин, среди которых попадались и торосья (ледяные нагромождения, образующиеся от столкновения льдов). Особой густоты лед достиг к вечеру 18-то августа.

Днем 18-го августа, верстах в 30-ти от нас, ненадолго открылся восточный берег острова Врангеля. Стало ясно, что к острову мы, хотя и с напряжением, но подойдем. И действительно, к утру 19-го августа лед стал понемногу редеть, а часам к 9-ти мы уже подошли близко к мысу Уоринга—северо-восточной оконечности острова Врангеля.

Дальнейшее продвижение вдоль берега на юг было

уже относительно легким. Обогнув в полдень юго-восточный мыс Гаваи, мы около 3-х часов дня 19 августа стали на якорь у бухты Роджерса.

В бухте обнаружены были: мачта, на которой, видимо, в 1924 году подымался флаг партией Кроуфорда, и промысловая изба, построенная из плавника (к острову Врангеля плавниковый лес приносится, вероятно, с реки Колымы). В избе находилось продовольствие и промысловые принадлежности. Заметно было, что избушка лишь недавно оставлена людьми. Недалеко от избы валялись три сопревшие шкуры белого медведя.

Мачта в бухте Роджерса, на острове Врангеля, на которой подымался британский флаг.

На возвышенном берегу бухты Роджерса в день нашего прибытия приступлено было к сооружению мачты для подъема на ней флага СССР. В верхушку мачты прочно вложен железный стержень, на котором свободно вращается посаженный на петлях флаг. Самый флаг представляет собой крепкий железный лист, с вырезанными в нем буквами: „С. С. С. Р.“. И флаг, и мачта выкрашены в красный цвет. Для устройства ямы под мачту применялись и подрывные патроны, которыми взрывалась вечно мерзлая почва. Основание мачты укреплено кирпичным фундаментом, залитым цементом.

Самый подъем флага производился на следующий день, 20-го августа. На подъеме присутствовали все свободные от обязанностей на корабле участники экспедиции.

Подготовка мачты для подъема флага СССР в бухте Роджерса.

Находившаяся в бухте старая мачта была нами срублена, а к оставшемуся основанию прибита небольшая, красного цвета, железная доска, на которой на русском и английском языках написано: „Пролетарии всех стран, соединяйтесь! Гидрографическая экспедиция Дальнего Востока, 19 августа 1924 г.“.

Подъем флага СССР.

В тот же день мы двинулись дальше вдоль берега на запад. В бухте Сомнительной обнаружили еще одну промысловую избушку, палатки с провизией и припасами, а также развешенные для просушки выделанные шкуры белых медведей. Людей и в этом

месте не оказалось. Найдена была нами лишь бутылка с запиской, адресованной командиру американского судна, сообщающая, что находившиеся в лагере люди переселились на 7—8 верст к западу.

На береговой косе находилась могила Найта, участника экспедиции Кроуфорда, погибшего в июне 1923 года от цынги (о нем мы рассказали выше).

В это время нами был замечен к западу дым от большого костра. Этим путем находившиеся на острове люди давали знать о месте своего пребывания, так как они предполагали, что наш корабль и есть ожидавшееся ими судно, которое должно было или сменить их, или доснабдить необходимой провизией. Вскоре после этого вдали под берегом показалась быстро приближавшаяся к кораблю байдара, в которой сидело пять человек. С высыпавшими на палубу участниками экспедиции они издали обменивались оживленными приветствиями, размахивая шапками. Но по мере приближения к „Красному Октябрю“ движение байдары все замедлялось, а подойдя почти вплотную к нам, байдара неожиданно повернула обратно. Очевидно, появлению „Красного Октября“ у острова там не очень были рады. Однако, по нашему предложению они должны были все же подойти к борту корабля. В байдаре оказались американец Чарльз Уэльс из Нома (на Аляске) и четыре американских эскимоса, тоже с Аляски. По их объяснениям, на острове находится всего 14 человек, из них 9 женщин и детей, в том числе ребенок, родившийся уже на острове Врангеля. Доставлены они были в 1923 году на шхуне „Дональдсон“ канадской компанией (предприятием) Стефансона (того самого, который направлял и предыдущую экспедицию). По договору с этой компанией они должны были заниматься на острове охотой на пушного зверя (белые

медведи, песцы) и морского зверя (моржи, тюлени), на половинных началах, т.-е. половина добытых шкур и клыков должна была оставаться у них, а другая половина поступала в распоряжение компании. Снабжены они были промысловым снаряжением и продовольствием из расчета на 2 года. В действительности, однако, продовольствия оказалось недостаточно, и ко времени нашего прихода у них ощущалась нужда в ряде продуктов. По договору с компанией они должны

Находившийся на острове Врангеля американец Чарльз Уэльс и четыре эскимоса подходят на байдаре к борту „Кр. Октября".

были в 1924 году, если бы льды позволили, смениться. Они действительно ждали прихода сменяющего судна, хотя по состоянию льдов понимали, что приход этот едва ли возможен.

У них не оказалось никаких личных документов и никаких, разумеется, разрешений на проживание на советской территории, уже не говоря о разрешении на занятие промыслом. Объяснили они это тем, что при отправлении на остров Врангеля им было представителями Стефансона указано, что остров, яко бы, принадлежит Канаде, и никаких поэтому разрешений от Советского Союза не требуется. Более того, Уэльсу был дан британский флаг для подъема его

X 2/4 кб

на острове, в знак принадлежности острова Врангеля к британским владениям.

После ознакомления с обстоятельствами пребывания американцев на острове, им было нами заявлено, что дальнейшее их пребывание на нем, а тем более охота, — без разрешения правительства СССР — незаконно; что мы самостоятельно дать им разрешение

Люди, находившиеся на острове Врангеля. Слева, с повязкой на глазу, виден американец Уэльс. Двое малых ребят на этом снимке не видны: каждый из них помещается за спиной у своей матери, под платьем.

не вправе. Поэтому мы предлагаем им оставить остров, переселившись на корабль. Им было также разъяснено нами, что мы не считаем их самих ответственными за совершенные действия, потому что мы их рассматриваем лишь, как невольных исполнителей чужих распоряжений; что ответственной является компания Стефансона, которая вовлекла их всех в обманную сделку. Считаясь с теми неудобствами, которые должны испытывать женщины и дети при длительном пребывании на корабле, мы обещали им, если условия позволят, доставить их к Аляске.

Вслед за этим мы снялись с якоря и перешли к месту стоянки американцев. Переселение свое в это новое место они объяснили наличием здесь большего

Промысловая изба в бухте Сомнительной, где жил американец Уэльс и часть эскимосов.

Промысловая изба в бухте Роджерса, в которой жила другая часть эскимосов.

количества пресной воды. Той же ночью (очень светлой) все жители были переведены на корабль.

Последующие дни стояла тихая и ясная погода. „Красный Октябрь“ прошел снова к посещенным

ранее пунктам. Вся добытая на острове пушнина, а также клыки, шкуры и снаряжение были перевезены на корабль. Был принят и подымавшийся на острове британский флаг.

Одновременно мы могли наблюдать результаты хищнических приемов охоты, применявшихся эскимосами (американец Уэльс сам не охотился, а вел лишь дневник, к тому же он болел глазами). В районе

Пример хищничества находившихся на острове Врангеля американских эскимосов: у убитого моржа срезана только голова, ради клыков.

острова плавали туши убитых моржей, с клыками и без клыков. Такие же туши валялись на берегу. Видно было, что моржи убивались не ради мяса или шкуры, а исключительно ради клыков. Иногда даже и клыки оставались неснятыми, так как убитый морж быстро тонет и лишь потом всплывает на поверхность. По словам Уэльса, он сам пытался воспрепятствовать таким способам охоты, но ничего не мог поделать с эскимосами, которые-де не в состоянии удержаться от того, чтобы не стрелять по всякому попадающемуся на глаза зверю, независимо от возможности его использования. Показателем нерадивости эскимосов

к добытой пушнине служит также и количество сохранившихся у них медвежьих шкур. Осталось у них всего 38 с половиной выделанных шкур, в то время как убито ими было 57 медведей. Остальные шкуры частью остались невывезенными, частью сопрели под снегом и т. д.

Несмотря на наблюдавшееся под южным берегом затишье, не было все же возможности выполнить предположенные описные и промерные работы у острова, ибо льды часто подходили близко к берегу.

Льдина, стоящая на мели в бухте Сомнительной.

Был лишь произведен промер главного рукава бухты Сомнительной, показавший, что в бухту имеется проход, глубиной в 5 саженей,—следовательно, заход в бухту вполне доступен и для значительных судов. Кроме того, начальником экспедиции Б. В. Давыдовым было определено два астрономических пункта—в бухте Роджерса и в бухте Сомнительной. Отсутствие же возможностей для производства других гидрографических исследований делало дальнейшее пребывание наше под островом бесцельным, и мы поэтому утром 28-го августа двинулись в обратный поход.

На этот раз был взят другой курс, рассчитанный на кратчайшее расстояние от юго-западной оконечности острова Врангеля до сибирского материка, через

пролив Лонга. Действительно, между островным юго-западным мысом Блоссом и материковым мысом Биллингса расстояние исчисляется всего в 130 верст, но на деле это короткое расстояние оказалось самой тяжелой и самой напряженной частью всего нашего похода.

По проливу Лонга мы упорно пробивались в течение 23, 24, 25 и большей половины дня 26 августа, двигаясь с раннего утра до темноты, а ночью оставаясь во льду. Корабль медленно, с огромным трудом, работая полными ходами, продвигался в сплоченном льду. Корпус его, винт и руль находились в непрерывном сотрясении. Сжег он за эти дни около 100 тонн (6.200 пудов) угля. Но до берега мы все же еще не дошли. Около 3-х часов дня 26 августа остановились, а к вечеру было определено, что от острова Врангеля мы, вместо предполагавшихся 100 верст, отошли всего на 60 верст. Стало быть, делали мы в эти дни, несмотря на напряженную работу корабля, всего по 15 верст в день, т.-е. около 1 версты в час. Положение создалось тяжелое. Можно было, правда, оставаться во льду, дрейфуя с ним по ветру на восток, в ожидании, что, с выходом из пролива в более широкие воды, льды раздадутся и откроют путь кораблю. Но мы находились в середине огромной ледяной, частью паковой площади (паком называется мощный северный океанский лед, образуемый в средней части Ледовитого океана). Длительности нашего дрейфа по ветру—а ветер дул не сильный—нельзя было предусмотреть. С другой стороны, затишье, поскольку мы находились в узком проливе, тоже ничего не могло бы нам быстро дать, потому что разжатие льда, сжимаемого берегами, шло бы чрезвычайно медленно. По тем же причинам и перемена ветра тоже принесла бы мало пользы, а восточный ветер не изменил бы, а лишь перевернул бы картину, т.-е. дал бы льду обратное

движение на запад, вместо наблюдавшегося движения на восток. В последнем случае дрейф наш стал бы опасным, потому что, при большом скоплении льдов по обе стороны пролива Лонга, всякое наше удаление от Берингова пролива означало бы уменьшение надежды на своевременное возвращение экспедиции. В то же время мы должны были заботиться о принятых на борт людях с острова Врангеля, среди которых имелись женщины и дети. Длительное наше пребывание в дрейфе могло бы отозваться на их состоянии.—По всем этим причинам дальнейшая наша стоянка во льду (а уголь при непроизводительной стоянке корабля все же, хоть в малой степени, да расходовался) становилась явно нецелесообразной. Было совершенно очевидно, что нужно приложить все решительно силы для того, чтобы из пролива Лонга пробиться. Однако, вследствие некоторого расхождения предыдущих и последующих сведений о точном месте нахождения нашего судна, представлялось существенным предварительно определенно установить, где мы находимся.

В полдень 27 августа горизонт прояснило, открылся хорошо видный сибирский берег, и через час мы начали дальнейшее продвижение к берегу. В первое время результаты наших усилий были совершенно незаметны: в течение двух почти часов пробивались мы через полосу торосистых льдин, шириной всего около полуверсты. Но дальше продвижение стало более успешным. Понемногу стали попадаться и заметные полыньи, покрытые свеже-образовавшимся тонким льдом. Шли всю ночь, постепенно склоняясь к юго-востоку, вдоль берега, и одновременно стремясь возможно полнее использовать открывающиеся полыньи. Утром мы были уже вблизи берега, у мыса Якана. Дальнейший путь располагался по большим

полыньям, между берегом и остававшейся слева от нас главной массой льда. Но постепенно лед на пути стал снова сгущаться, и к вечеру 28 августа мы уже имели дело с густым ледяным полем, заставившим нас остановиться на ночь.

29 августа мы продолжали продвигаться вперед, со слабыми, однако, результатами. Сжимаемые все больше и больше льдом, при тумане, а иногда и снеге, закрывавшем полыньи, мы вынуждены были, после полудневных попыток, прекратить работу. Находились мы в это время близ мыса Северного, наиболее выступающего мыса Чукотского побережья. Выдаваясь сильно на север, мыс Северный представляет собой вал, о который упираются движущиеся вдоль берега при северо-западном ветре льды. Этим и объясняется скопление льдов в районе мыса, в которое „Красный Октябрь“ вошел к вечеру 28-го августа.

Стоянка наша продолжалась до полудня 31 августа. За это время нами были взяты на борт трое чукчей, оказавшиеся недалеко от нас на льду. Еще 29 нами был замечен в тумане во льдах, в расстоянии, примерно, полутора верст, какой-то шест, с шевелящимся предметом на нем. В бинокль можно было разглядеть и движущиеся фигуры людей. Подошедший к ним с нашего корабля чукча выяснил, что там находятся трое чукчей из района мыса Северного. Во время охоты на моржа они были на байдаре вынесены в море. При возвращении оказалось, что лед успел приблизиться к берегу, преградив им путь. Несколько дней они уже находились на льду, помещаясь под опрокинутой байдарой, не имея возможности обсушиться. Один из них был болен. Завидев корабль, они подняли сигнал, состоявший из надутого, качавшегося на ветру, нерпичьего пузыря, привешенного к поставленному веслу. Чукчи перебрались на корабль, а утром 31-го

августа партией, отправившейся с „Красного Октября“, была доставлена по льду и их байдара.

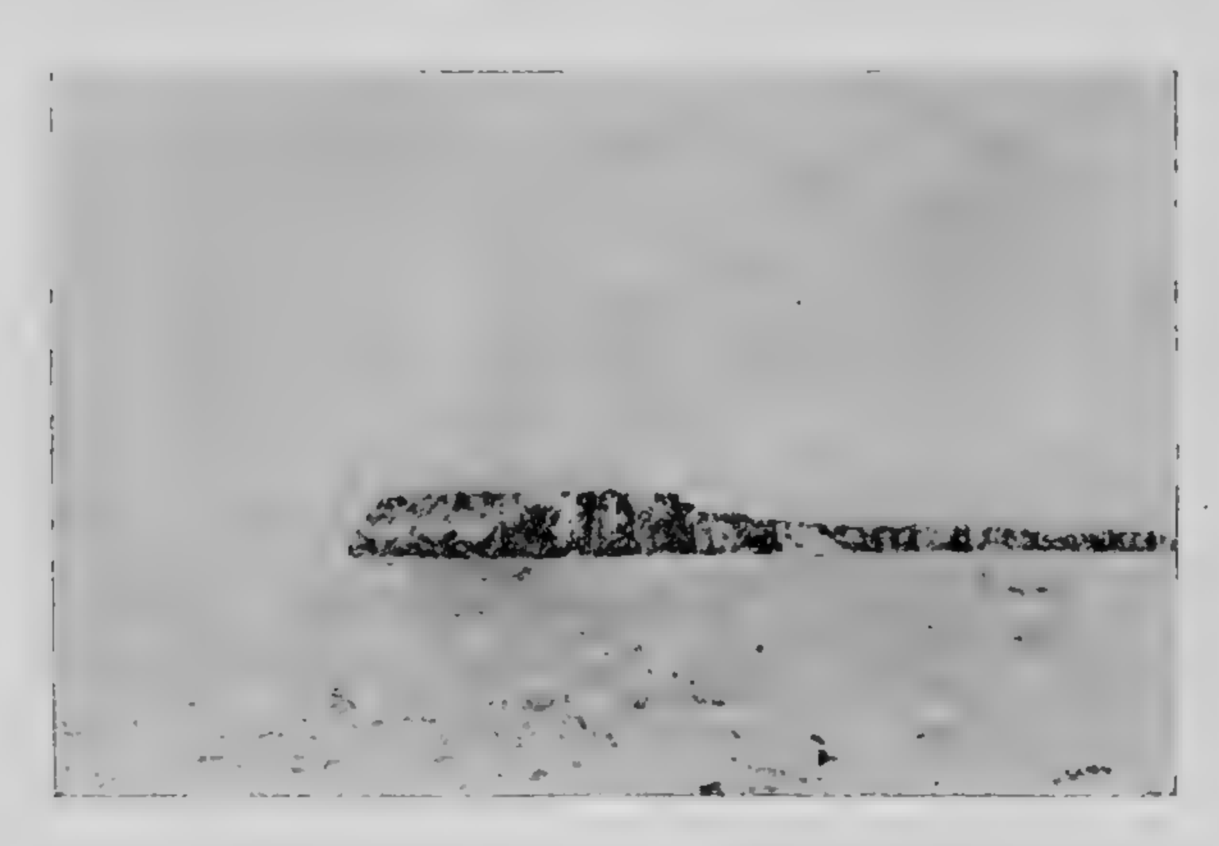
Днем 31 августа показалось солнце, стало теплее, и впереди стали открываться полыньи. Двинулись мы дальше, ломая лед, продвигаясь от одной полыньи к другой. Но вскоре солнце скрылось, накрыл туман, направление полыней, в связи со взятыми курсами,

Доставка к „Кр. Октябрю“ байдары оторванных льдом от берега чукчей.

было упущено, и мы снова очутились в непроходимом льду. Вечером вернулись к мысу Северному.

К этому времени на корабле оставалось всего около 120 тонн (7.440 пудов) угля. Впереди предстоял еще порядочный (свыше 300 верст) путь до наших угольных запасов в заливе Провидения. При той картине льда в прилегающей области Ледовитого океана, которую мы наблюдали, не было оснований ждать чистой воды поблизости от нас. Дальнейшие попытки прорваться через окружавший лед ничего положительного не сулили. Угля хватило бы только на несколько дней напряженной работы корабля. Продвинулись бы мы вперед, в лучшем случае, верст, быть

может, на двести. В результате мы бы оказались вынужденными зазимовать где-нибудь у побережья, в месте, не обеспечивающем достаточно корабль от давления движущихся льдов, без угля и без возможности отопить даже жилые помещения на корабле. Между тем, мыс Северный представлял все преимущества для зимовки. Принимая одной своей стороной напор льдов, дрейфующих с запада, он по другую, восточную, сторону дает хорошее укрытие для корабля. На мысу имеется чукотское селение. Там



Мыс Северный, окруженный льдом, через который „Кр. Октябрю" предстояло пробиться в береговую полынью.

же—и товарообменный пункт, в котором можно было бы раздобыть некоторые нужные продукты питания. В то же время, сохранив имевшийся на судне уголь, можно было бы всю зиму отапливать жилые помещения, оставив некоторый запас угля и для разведения паров в котлах, на тот случай, если бы пришлось менять место при весенней передвижке льда. Все эти соображения говорили в пользу решения избрать мыс Северный в качестве зимовочной стоянки.

Но и это решение наше не могло быть сразу осуществлено. Для того, чтобы пройти под восточный берег мыса, где имелась чистая вода, мы должны были раньше преодолеть отделявшую нас от воды

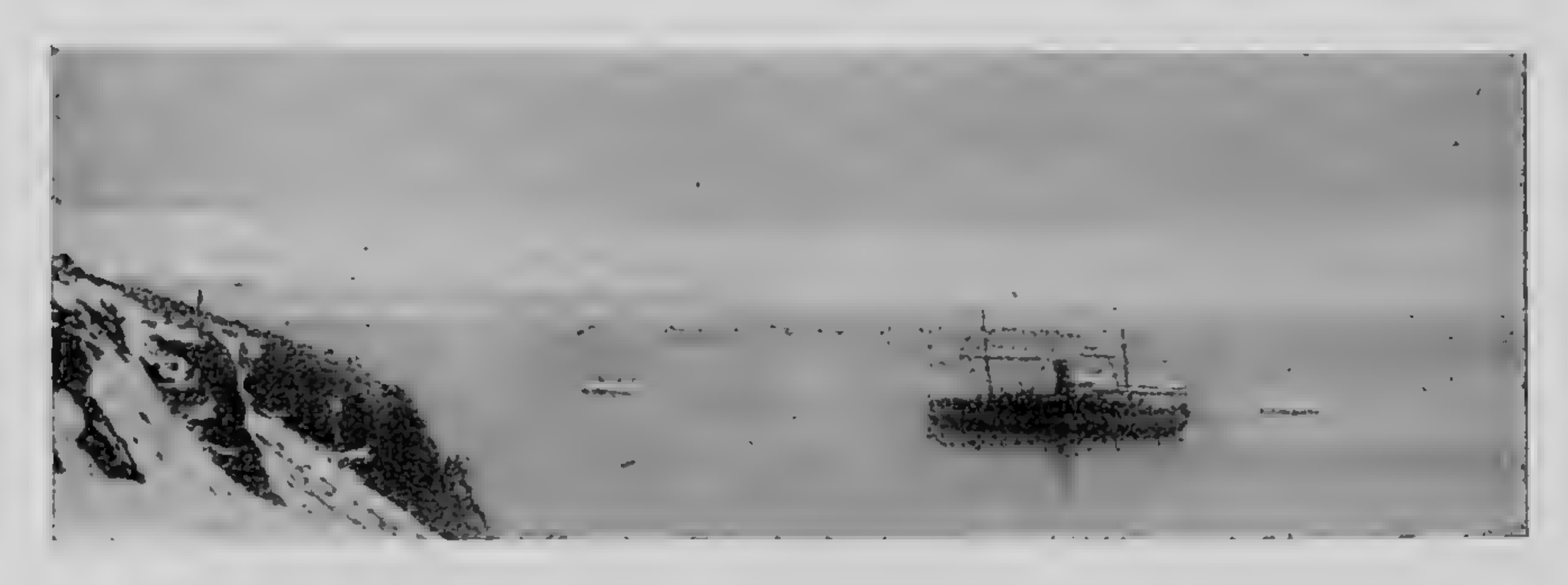
полосу льда. Попытка взрывать лед кончилась безуспешно: двадцатифунтовый подрывной патрон давал очень небольшую воронку. Несмотря на то, что ширина полосы-перемычки в некоторых местах не превышала одной версты, взломать ее оказалось чрезвычайно трудным делом, так как представляла она гряду

Взрывание льда при подходе к мысу Северному.

мощных, частью сидевших на мели, льдин. Трудным оказалось это еще и потому, что у корабля не было достаточно воды для разбега. Выше мы уже объяснили, что основная сила ледокола состоит в том, что, взбираясь на лед, он продавливает его своей тяжестью. Но взобраться на лед ледокол может только с разбегу. Следовательно, ему нужно раньше иметь достаточно места, чтобы развить сильный ход. Между тем, необходимого пространства чистой воды вокруг корабля не было. Разломанный лед оставался на месте, заполняя канал, который „Красный Октябрь“ выдалбливал в ледяной перемычке. Чтобы получить разгон,

корабль должен был после каждого удара отходить на некоторое расстояние назад. Но остававшийся в канале разбитый лед, попадая под винт, мешал заднему ходу. В конечном итоге, после ряда усилий, в береговую полынью под мысом Северным удалось пройти лишь к 6-му сентября.

Обратный поход от острова Врангеля до мыса Северного не легко дался „Красному Октябрю“. Полулучив на переднем пути к острову лишь незначительные бортовые вмятины, корабль при возвращении сильно пострадал: много согнутых шпангоутов („ребра“



„Кр. Октябрь“ в береговой полынье, под мысом Северным. Дальше к морю—сплошной лед.

корабля), свороченный руль, смятые борта, значительная течь в водяных цистернах и трюмах.

Начиная с 6-го сентября начались приготовления к зимовке. Выключено было паровое отопление, поставлены чугунные камельки, произведено перемещение личного состава экспедиции (эскимосы были удобно устроены в отдельном доме на берегу), прекращена частично работа динамо-машины, введено керосиновое освещение и т. д. Было также заготовлено и оленье мясо в необходимом количестве. За оленями ездили к оленным чукчам, пользуясь тем, что они еще не успели откочевать далеко вглубь полуострова.

Одновременно подготавливалась поездка одного из участников экспедиции на собаках в Нижне и

Средне-Колымск и далее на оленях и лошадях, на Верхоянск и Якутск,—в Иркутск, а оттуда во Владивосток и Москву, с целью ознакомления с положением экпедиции и для осуществления необходимого ей содействия.

Но положение к 26 сентября неожиданно изменилось. Задувший северо-восточный ветер, слабо ощущавшийся нами, но вызвавший, очевидно, сильное волнение в океане севернее нас, сказался в появлении зыби и слабого прибоя под берегом. Отдельные льдины пришли в движение. Все это указывало на то, что в океане шторм и что отделяющая нас от чистой воды площадь льда не может быть очень широкой. Иначе даже самое сильное волнение в море не могло бы до нас докатиться, ибо лед задерживает волну. Решено было поэтому попытаться выйти за ледяную площадь и двинуться к Берингову проливу.

К тому времени судовые котлы на „Красном Октябре“ уже были выключены (огонь в топках погашен), пресная вода из них спущена. Пришлось заполнять котлы соленой морской водой и спешно готовиться к выходу. Угля на корабле насчитывалось около 50 тонн (3.100 пудов), что при осторожном расходе на два котла должно было хватить на два с половиной дня ходу. Имелось в виду, если лед позволит, зайти за углем в Колючинскую губу, где должны были быть остатки угля, доставленного в 1914 году для „Вайгача“ и „Таймыра“. Если бы, однако, этот заход оказался невозможным, предполагалось раздобыть хотя бы небольшое количество угля из запасов, оставленных на зиму для советских работников, находящихся на мысу Дежнева. Но во всех наших расчетах мы исходили из того, что Берингов пролив должен быть совершенно чистым от льда.

Снялись мы 27-го сентября. Вся ледяная перемычка, отделявшая нас от воды, находилась в движении. Чем дальше, тем сильнее было движение льда,

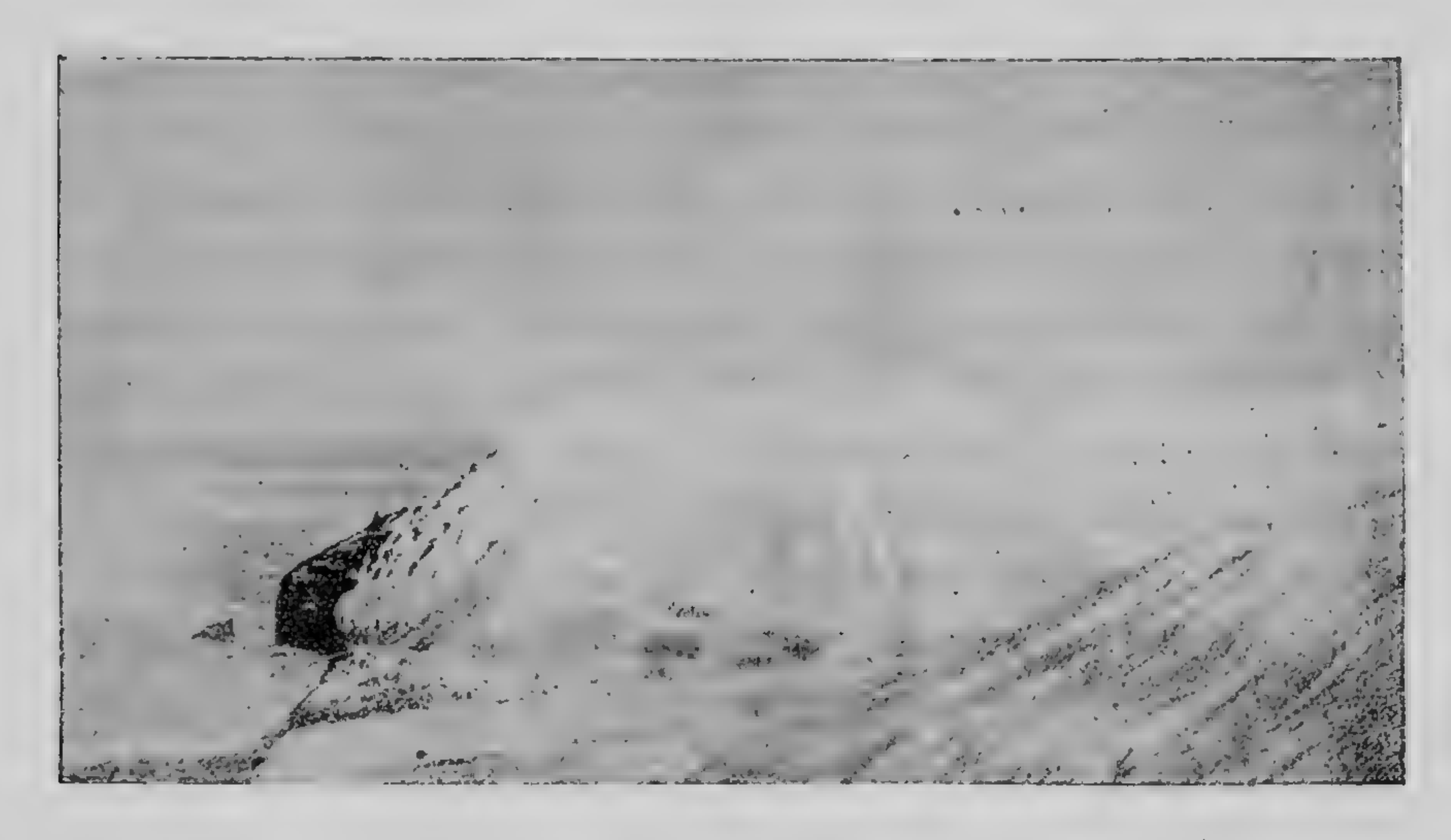
пришедшего в волнообразное состояние. Продвигались мы в этой сплошной переливающейся массе около четырех часов. Наконец, мы вышли на чистую воду, встретив здесь сильную зыбь, все усиливавшуюся, по мере того, как креп северо-восточный ветер. Почти незагруженное, с малой осадкой в воде, ледокольной постройки, судно имело слабую устойчивость при бортовой (боковой) волне. Корабль, действительно, сильно качало.

Между тем уголь все расходовался, и становилось ясно, что его одного не хватит для подхода к мысу Дежнева. Расчет на уголь, лежащий в Колючинской губе, должен был отпасть, так как вход во вдавшуюся глубоко в материк губу был закрыт льдом. Приступили поэтому к использованию, в качестве топлива, корабельного дерева и всего того, что могло быть употреблено, как горючее. В топки шел угольный шлак (уже прогоревший уголь), поливаемый машинным маслом, жглись пеньковые тросы (канаты), краски, корпус моторного катера,—вообще все, что могло служить топливом. Угля оставалось только около 20 тонн.

Ночью 30-го сентября подошли к мысу Дежнева, а утром 1-го октября обнаружили, что Берингов пролив—вопреки всяким расчетам и ожиданиям — забит льдом, по крайней мере в западной его части. Пытались мы продвинуться в казавшемся вначале легко проходимом льду. Однако, лед этот, представлявший собой скопление мелких раздробленных льдин („орешков“), оказался настолько спрессованным противодействовавшими течениями с юга и ветром с севера, что продвижение корабля сделалось невозможным. Не удалось даже выбраться обратно на чистую воду, и мы остались во льду.

В следующие два дня мы проделали любопытный, почти кругообразный, дрейф со льдом, попав сперва

в течение, ведущее из пролива на северо-запад, а затем в ответное, береговое, течение, ведущее к проливу на юго-восток. Видимо, на этом участке, граничащем с Ледовитым океаном и Беринговым проливом, имеется ряд совершенно неустановленных течений. Мы уже говорили раньше о трех течениях— северо-западном, северном и северо-восточном—ведущих из пролива в океан. Вынесенные вместе со



Мыс Дежнева.

льдом из пролива одним из них, северо-западным, мы были потом подхвачены обратным, береговым юго-восточным течением. Стало быть, на этом участке существует уже четвертое, хотя и ограниченное, течение. Но одновременно нам пришлось наблюдать еще более занимательное явление. Саженях в 30-ти от нас, между нами и берегом, дрейфовала на юго-восток к мысу Дежнева полоса льда, шириною около полутора верст, в то время, как лед вокруг корабля казался неподвижным, а лед у самого берега—точнее, между дрейфующей полосой и берегом,—двигался также на юго-восток, но значительно медленнее.

В это самое время дрейф, совершавшийся „Красным Октябрем“, был связан с тревожными ожиданиями. Мы приближались снова к мысу Дежнева, приближались теперь по линии, лежащей севернее того места, к которому мы подошли в первый раз. В лучшем случае нас могло подать затем снова северо-западным течением в обратном направлении, с тою лишь разницей, что мы оказались бы тогда вне действия берегового течения и что между нами и мысом скопилось бы большое количество льда, которое нам, при наших топливных запасах, преодолеть было бы трудно. Но могло бы быть и хуже. Нас могло через северо-западное течение поднести к серединному, северному, течению и понести дальше со льдом на север, по знакомому уже нам пути к острову Врангеля. В этом случае дрейф наш на север, без топлива и без возможности подхода к берегу, оказался бы для корабля последним дрейфом.

Угля на корабле (всякое другое топливо было уже полностью использовано) насчитывалось 12 тонн (744 пуда). Оставалось поэтому одно: затратив весь уголь, пробиться к берегу. Но здесь нам помог неожиданно задувший с юга (с берега) ветер. Во льду образовались разводья, давшие утром 3-го октября возможность легко подойти к берегу, к селению Уэлен. Это селение, расположенное на северном берегу мыса Дежнева, является как бы главным пунктом Чукотского края. Здесь проживает представитель советской власти, здесь же учреждена русская школа для местных детей.

Угля, однако, в Уэлене не оказалось. Воспользовались мы имевшимся здесь плавником, разобрав также на топливо старую шхуну. В ночь на 4-ое октября мы оттуда вышли дальше, в Берингов пролив, кото-

рый прошли частью во льду, а к утру подошли к посту Дежнева (на южном берегу мыса Дежнева).

На посту Дежнева проживают другие советские работники—хозяйственники, занимающиеся обменом нужных местному населению товаров на пушнину, шкуры, клыки и другие предметы добычи. Из их запасов мы взяли 25 тонн (1550 пудов) угля, которые были только поздней ночью погружены на корабль. Погрузка велась с большим трудом, на шлюпках, при крепком береговом ветре и сильной волне. Утром 5-го октября мы двинулись дальше, по направлению к заливу Провидения.

Дальнейший путь наш протекал обычным порядком, если не считать льда, мимо которого пришлось проходить вначале, да того, что ко времени установки 6-го ноября на якорь в Провидении у нас оставался всего 21 пуд угля.

Приняв в Провидении уголь, вышли в море 10 октября. Пришли в Петропавловск на Камчатке 15-го октября. Снабдившись и здесь углем и водой, вышли 23 октября во Владивосток, куда пришли 29-го октября 1924 года.

Американец Чарльз Уэльс и все эскимосы были доставлены во Владивосток, где они поступили в ведение Дальне-Восточного Уполномоченного Народного Комиссариата по Иностранным Делам. Само собой понятно, что в условиях нашего плавания, при отсутствии угля, не могло быть и речи о доставке их нами в Аляску.

Такова, в общих чертах, история нашего похода на остров Врангеля.

Поход был труден, хотя, конечно, много других полярных экспедиций испытывало гораздо больше лишений и невзгод, нежели испытали мы. Надо также, по справедливости, признать, что основная заслуга

в деле достижения острова Врангеля принадлежит ледоколу „Красный Октябрь“. Не на ледокольном судне мы бы к острову не подошли.

Но как бы то ни было, поставленная задача была выполнена. Трудная же обстановка нашего плавания имеет и свои положительные стороны: мы получаем кадр поработавших в полярных условиях моряков; мы приобрели опыт, который, несомненно, будет использован в дальнейшем, при организации подобных экспедиций.

По возвращении во Владивосток мы узнали, что за время нашего плавания достигнута была необходимая ясность в вопросе о правах Англии на остров Врангеля. В заявлении, оглашенном представителем английского правительства на заседании англо-советской конференции 6 августа 1924 года, указано было, что правительство Великобритании никаких претензий на остров Врангеля не предъявляет. Заявление это было сделано независимо от переговоров по заключению англо-советского договора, поэтому оно полностью сохраняет свою силу, независимо от исхода англо-советских переговоров в 1924 году.

Однако, поход „Красного Октября“ и в этом отношении свою службу сослужил.

V.

У наших читателей может, естественно, возникнуть вопрос: Нужна ли была экспедиция на остров Врангеля? Оправдывает ли остров те усилия и средства, которые были на экспедицию затрачены?

Экспедиция нужна была потому, что она на деле разрешала вопрос о том, кому принадлежит остров Врангеля.

Мы уже имели опыт с другими островами в Ледовитом океане, лежащими против наших европей-

ских берегов. Они также считались раньше владениями России. Но это не помешало правительствам победивших в последней европейской войне стран (так называемым, „союзным“ правительствам) решить в 1920 году *без всякого участия Советской России* вопрос о передаче островов Медвежьего и Шпицбергена во владение Норвегии. В лице же Норвегии острова эти фактически переходили во владение иностранных капиталистических групп, заинтересованных в эксплоатации островных богатств.

Мы знаем, что у господствующего в мире класса все усиливается стремление к захвату всех природных богатств на земном шаре, где бы эти богатства ни находились и на чьей бы земле ни залегали. Мы знали, что Шпицберген и Медвежий остров не уменьшат, а усилят алчность захватчиков, которые устремились бы к островам соседней Новой Земли. И правительство Союза ССР дальновидно поступило, установив в 1923 году радио-станцию у Маточкина Шара (северный пролив Новой Земли, между Баренцовым и Карским морем), выдвинув свой полярный форпост на западной границе прилегающего к советской земле Ледовитого океана.

Такое же положение, какое Новая Земля занимает на западе, остров Врангеля занимает на востоке СССР. Его закреплением заранее разрешаются всякие сомнения, которые могли бы возникнуть по вопросу о принадлежности тех или других, расположенных к западу от него, островов Ледовитого океана. Отныне для всех должно быть ясно, что все, что лежит в океане к северу от советских берегов— будь то на земле, в воде или в воздухе—принадлежит всецело народам Советского Союза.

Оправдываются ли силы и средства, затраченные на экспедицию?—Безусловно.

Начнем опять с опыта прошлого.

Много ли народу знало когда то о том, что Аляска являлась владением России? Много ли народу у нас знает о богатствах Аляски?—Царское правительство продало этот полуостров и ряд соседних островов в Беринговом море и проливе за 14 миллионов рублей. А теперь американцы с улыбкой рассказывают, что эта сумма *ежегодно* с лихвой покрывается половиной стоимости одних лишь рыбных консервов, вывозимых с Аляски. Учтите при этом, что рыбные консервы—это незаметная часть того, что добывается и использовывается на Аляске.

Много ли народу знает о добываемом на Шпицбергене и Медвежьем острове угле?—А ведь этот уголь в значительной степени разрешил бы угольный вопрос в прилегающих наших северных областях.

Что знали мы об острове Сахалине?—Знали, что это страшный остров, самая тяжкая каторга. А много ли народу знает, сколько лесу, нефти, угля вывезли японцы из одной лишь северной, принадлежащей Союзу, части Сахалина?

Многие ли из нас знают о богатствах Камчатского полуострова, к которому недаром еще недавно протягивались хищные руки?

Многие ли знают о Чукотском полуострове, который, по мнению сведущих людей, куда богаче Аляски?

Мы настолько богаты землей, хоть и мало обитаемой, что можем даже позволить себе роскошь „забыть“ про остров Ратманова в Беринговом проливе, лежащем у самой границы нашей с Американскими Соединенными Штатами.

Но богатый хозяин должен быть и расчетливым хозяином. Надо беречь то, что имеешь, — со временем оно пригодится.

Если спросить предприимчивого иностранного фабриканта или купца, он разъяснит, что бывает бездоходное вначале имущество, которое, однако, выгодно придержать за собой, несмотря на то, что в первое время оно требует только затрат, а доходов не дает никаких. По купечески он это назовет процентами на мертвый пока капитал. Он готов платить проценты, т.-е. нести расходы по капиталу, который в данное время считается мертвым, но который, ожив, во много раз покроет произведенные раньше затраты. А о том, что остров Врангеля является именно таким капиталом, говорит нам поучительная история Стефансоновских экспедиций.

В объявлении („декларации“) о присоединении острова Врангеля к „землям его величества короля Георга“, которое сделали канадец Кроуфорд и его спутники 16-го сентября 1921 года, приводится в качестве „основания“ ссылка на то, что остров был занят („оккупирован“) с 12-го марта по 7-е сентября 1921 года остатками экипажа раздавленного льдами „Карлука“. И действительно, экипажу „Карлука“ дорого далась эта „оккупация“. 3 человека погибло на самом острове, 8 человек—в районе острова, а всего погибло тогда 11 человек. Прибавьте теперь к ним самого Кроуфорда и его спутников, станет уже 15 человек погибших. Но это не остановило все же Стефансона. В 1923 году он послал еще одну партию—о ней мы уже рассказывали,— а в 1924 году—еще одну. Последняя партия не дошла, однако, до острова, потому что была задержана льдами и ограничилась тем, что подняла флаг на острове Геральд.

Чем же объяснить такую настойчивость в стремлении занять остров Врангеля—ведь не одной же „любовью“ Стефансона к арктическим краям? Чем

объяснить также то обстоятельство, что различные правительства не препятствовали Стефансону посылать эти экспедиции, несмотря на то, что 15 человеческих жизней уже было при этом потеряно?

Очевидно, дело не в одном Стефансоне, а в других, стоящих за его спиной, мощных капиталистических группах. Причины же настойчивости следует искать не в „любви“ и не в других „чувствах“, которые питает Стефансон к острову Врангеля. Причины эти заложены глубже—в природных богатствах и значении острова.

Если же это так, то и мы, пожалуй, можем тоже „чувствовать“. Если остров может быть полезен для иностранных предпринимателей, то он, очевидно, может быть также полезен и для граждан советских республик.

На бывших в экспедиции на „Красном Октябре“ жителей Чукотского края произвело большое впечатление то, что они видели на острове Врангеля. По их представлению, это—„земной рай“, дающий в изобилии мясо, жир и меха. И верно, моржи большими массами плавают в районе острова, заходя в береговые бухты. Тюлени держатся на льду. Белые медведи и песцы—на берегу. О количестве же зверя на острове можно судить по результатам охоты зимовавших там в прошлом году эскимосов. У них оказалось 105 пар моржовых клыков,—стало быть, убили они 105 моржей, не считая тех, которые утонули с клыками. Убили еще 57 медведей. Поймали в капканах 157 песцов. Нерпу били столько, сколько требовалось для еды. Но при этом надо иметь еще в виду, что охотилось всего четверо эскимосов-мужчин, что на первых порах у них ушло много времени на устройство жилья, что проживали они лишь в двух местах—в бухте Роджерса и в бухте Сомни-

тельной (между тем, как площадь всего острова исчисляется более, чем в 3000 квадратных верст),— что упустили они много песцов, потому что не знали вначале размера нужной в капканах приманки. Если учесть все это, то станет ясно, что зверя на острове Врангеля действительно много. К тому же на острове имеются и возможности для оленеводства, так как подножного корма для оленей там достаточно. К западу от бухты Сомнительной обнаружены даже рога диких оленей, что показывает, что олени жили, а может быть, и теперь еще находятся где-либо на острове.

По климатическим же условиям остров Врангеля мало отличается от Чукотского полуострова. Более того, на южном берегу острова, защищенном от северных ветров горной цепью, проходящей вдоль всей середины острова,—климат даже мягче, нежели на Чукотском полуострове.

Вполне понятно поэтому, что сообщения о богатствах острова вызвали у многих чукчей желание переселиться туда. Во время остановок наших у Чукотских берегов, на обратном пути из Ледовитого океана, ряд местных жителей обращался к нам с вопросом, будет ли им разрешено поселиться на острове. И нам представляется, что не только требуемое разрешение нужно дать, но что необходимо всячески поддержать это дело, необходимо оказать ему всяческое содействие.

Правда, могут быть сомнения в том, насколько обеспечена будет жизнь на острове, при отсутствии уверенности в возможности постоянного снабжения жителей необходимыми припасами и продуктами. Ведь вот же, скажут нам, прошлый 1924 год доказал, что подход к острову на обыкновенном судне невозможен.

Мы все это предусматриваем. Но мы знаем также, что нигде „год на год не походит“, в том числе и в Ледовитом океане. Бывают, конечно, тяжелые по состоянию льдов годы, когда достижение острова по морю оказывается невозможным, но за этими годами следуют годы легкие.

Местные жители утверждают, да из опытов плавания по Ледовитому океану также вытекает, что тяжелые по льдам годы чередуются с легкими. Мы не станем эти утверждения категорически отстаивать, но, сопоставив ряд плаваний к острову Врангеля, мы получим следующее:

В 1867 году к острову близко подошел Томас Лонг и другие китобои (стр. 27).

В 1881 году остров был достигнут и обследован двумя американскими судами „Корвин“ и „Роджерс“ (стр. 27).

В 1911 году почти кругом острова, по чистой воде, обошел „Вайгач“ (стр. 30).

В 1921 году на острове была высажена партия Кроуфорда (стр. 32).

В 1923 году на острове была высажена партия Уэльса (стр. 51).

С другой стороны:

В 1914 году пытались дважды подойти к острову „Вайгач“ и „Таймыр“, но безуспешно (стр. 31), хотя в том же году к острову, но по другому пути, подошла промысловая шхуна.

В 1924 году „Красному Октябрю“ на пути к острову пришлось преодолевать тяжелые льды.

Не напрашивается ли, в результате этих сопоставлений, некий общий вывод: что в нечетные годы подход к острову Врангеля бывает возможен, а в четные годы—затруднителен?

Но, разумеется, на этих выводах нельзя строить дела снабжения поселившихся на острове людей. Поэтому для жителей должен постоянно оставляться трехлетний, а может быть и четырехлетний, запас продуктов и снаряжения, который каждый раз должен снабжающим судном возобновляться.

Мы считаем, что такой способ снабжения несомненно обеспечит переселившихся. Мы также считаем,

университет в Торонто направил в их распоряжение для этой цели сына одного из своих профессоров— Аллана Кроуфорда. Когда появился протест правительства Советской России, против этой захватнической попытки, на поддержку Стефансона выступила

единым фронтом руководящая английская буржуазная печать.

Так же должно быть и у нас. Те меры, которые принимаются правительством СССР не в целях захвата, а лишь в защиту принадлежащих нашей стране прав на остров Врангеля,—должны встретить такую же поддержку со стороны граждан Советского Союза.

Выход „Кр. Октября“ из окружающего льда. Снимок сделан сверху, из находящегося на передней мачте наблюдательного гнезда.

2/4.

Цена 60 коп.

СКЛАД ИЗДАНИЯ:
Книжный магазин Литиздата Н. К. И. Д.
Москва, Кузнецкий Мост, д. 15.